昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2091号

17000ccのディーゼルエンジンまで始動可能なジャンプスターター。
12V 24V　充電式　Li-ion リチウムイオン
安心の保護機能搭載
日立ポータブルパワーソース
Model PS-64000
HITACHI Inspire the Next
販売元 株式会社 日立オートパーツ＆サービス　日本製

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

9月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

News Headline

主な紙面内容

2～4　・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

5　・全ト協青年部会「女性雇用促進に関する実態調査報告書」

6　＜中小運送事業者における事業承継特集Ⅱ＞
・親族内承継①
東松山運輸㈲（埼玉県）

7　・「中小企業白書」にみる事業承継のトレンド①

8　・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。
東奥陸送㈱岩手営業所（岩手県）

キャリアカードライバーとして商品車輸送を担う打野 久美子さん

※平成29年度第1回「運行管理者試験問題（貨物）」と解答は抜き出してご活用ください

全ト協専用 広報とらっく
今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
8/15～9/14 5552
9/15～10/14 4716

長時間労働是正へ63施策

自動車運送事業の働き方改革

関係省庁が第2回連絡会議

政府は8月28日、第2回「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」（議長・野上浩太郎内閣官房副長官）を開催し、トラック、バス、タクシーの長時間労働是正のために新たに進める施策など、63の施策をまとめた。

同会議は、自動車運送事業について省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや、支援措置に関する行動計画の策定・実施を総合的かつ計画的に推進するために設置されているもの。

今回の会議では、トラック、バス、タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」について検討を行い、①長時間労働是正のための環境整備②長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化――に関する取り組みを、政府を挙げて強力に推進していくこととされた（図）。

今回まとめた施策のなかで、労働生産性の向上では、「荷待ち時間」を削減するため、トラックの予約調整システム導入を支援するほか、「荷役時間」を削減するため、パレット化等による機械荷役への転換を促進。「走行時間」を削減するため、高速道路の割引拡充などを検討する。

また、ダブル連結トラックの導入を促進するほか、ICT（情報通信技術）を活用して運行管理を高度化する。

さらに、多様な人材を確保するため、トラック、高速バスで中継輸送の普及に向けた検討を行うほか、SA・PAでの大型車駐車マスを増やす。

一方、取引環境の適正化では、荷主勧告制度の運用を見直すほか、運送以外のサービスの対価として諸料金収受を促す。

このほか、各業界団体に「アクションプラン」の策定を要請するほか、ホワイト経営の「見える化」と優遇策を検討する一方で、行政処分については強化する。

さらに、第二種免許の受験資格を見直すほか、貨物集配中の車両に係る駐車規制を見直す。

これらの施策は平成30年度予算概算要求に反映される。

なお、同会議では平成30年春ごろを目途に、自動車運送事業の長時間労働を抑制するための「行動計画」を策定・公表する予定。

図 **トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」（案）**
―長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル―

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。
このため、以下の取組を政府を挙げて強力に推進。

Ⅰ．長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上
◎短い時間で効率的に運ぶ―様々なムダの解消―【警、農、国、環】
「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆
「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※
「走行時間」削減：高速道路の有効活用
◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】
ダブル連結トラックの導入促進☆
配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆
トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆
◎運転以外の業務も効率化【厚、国】
ICTを活用した運行管理の効率化☆

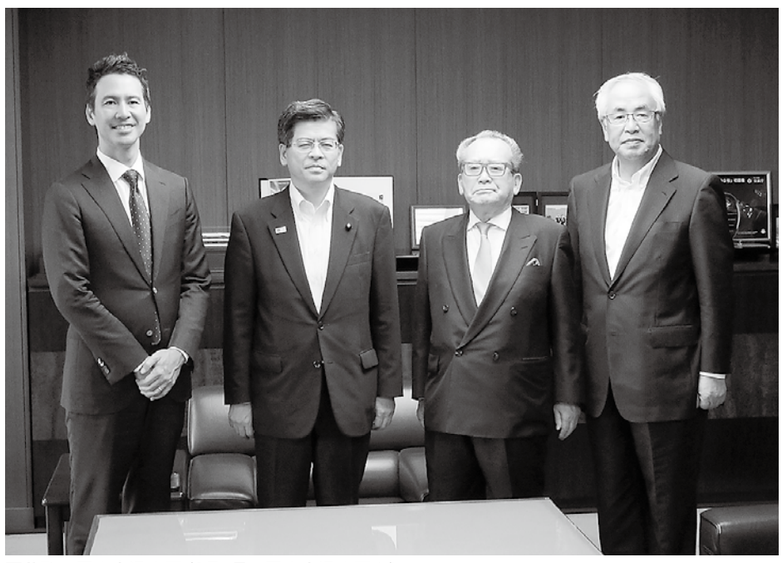
②多様な人材の確保・育成
◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】
荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、SA・PAの大型車駐車マス不足対策
◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】
女性が働きやすい職場環境の整備
◎免許を取る人を増やす【警、厚】
第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化
◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】
荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組
◎運賃・料金の適正収受【国】
荷役等の運送以外の役務の対価の収受対策☆
貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

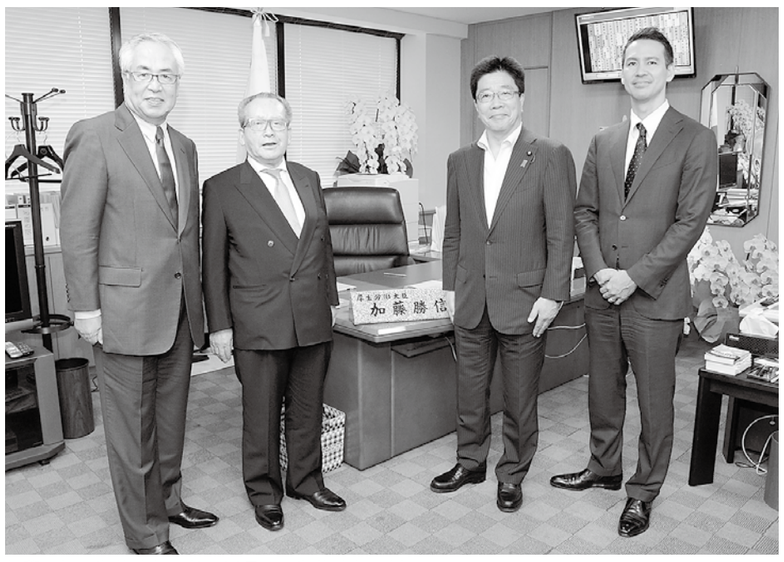
Ⅱ．長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化
◎働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請☆【国】
事業者団体に対し、策定・実施を要請
◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や求職者に「見える化」仕組みや優遇策を検討
◎行政処分の強化☆【国】
過労防止関連違反等に係る行政処分の処分量定の引上げ

- 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
- 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」（平成29年3月）策定以降の新規施策
「※」を付した施策は強化施策



石井啓一国土交通大臣（8月7日、国土交通大臣室）



加藤勝信厚生労働大臣（8月23日、厚生労働大臣室）

全ト協

坂本会長、主要閣僚と自民党新三役を表敬訪問

事業用自動車関係3団体とともに

全日本トラック協会の坂本克己会長は、日本バス協会の三澤憲一会長、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長とともに、8月3日に第3次安倍第3次改造内閣が発足し、自由民主党執行部が新体制になったことに合わせ、主要閣僚および自民党新三役を表敬訪問した。

国務大臣に対しては、8月7日に石井啓一国土交通大臣、また、8月23日には加藤勝信厚生労働大臣を訪問。

自民党関係では、8月7日に二階俊博幹事長、竹下亘総務会長、岸田文雄政調会長の自民党新三役を、さらに、8月23日には、盛山正仁国土交通部会長を訪問した（2面に掲載）。

なお、表敬訪問には、各団体の役員も同行し、全ト協からは、桝野龍二理事長、松崎宏則常務理事が同行した。

国土交通省

副大臣に牧野氏、秋元氏

政務官に秋本氏、高橋氏、簗氏

第3次安倍第3次改造内閣

第3次安倍第3次改造内閣が8月3日発足し、国土交通副大臣に牧野たかお（参議院・静岡）、秋元司（衆議院・比例東京）両氏が着任した。また、国土交通大臣政務官には、秋本真利（衆議院・千葉9区）、高橋克法（参議院・栃木）、簗和生（衆議院・栃木3区）の3氏が就任した。石井啓一大臣以外は全員が交代したことになる。

このうち、トラック運送事業（自動車局）を担当するのは、牧野副大臣と秋本政務官となる。

秋元 司
国土交通副大臣

牧野 たかお
国土交通副大臣

高橋 克法
国土交通大臣政務官

秋本 真利
国土交通大臣政務官

簗 和生
国土交通大臣政務官

【国土交通副大臣】
▽牧野たかお（まきの・たかお）氏　昭和57年早稲田大学法学部卒業、同年テレビ静岡入社。県議会議員を経て、平成19年参議院議員初当選。25年外務大臣政務官。58歳。
▽秋元司（あきもと・つかさ）氏　平成8年大東文化大学経済学部卒業。平成16年参議院議員初当選。19年防衛大臣政務官。24年衆議院議員初当選。27年自民党国土交通部会長。45歳。

【国土交通大臣政務官】
▽秋本真利（あきもと・まさとし）氏　平成18年法政大学法学部卒業。市議会議員を経て、24年衆議院議員初当選。42歳。
▽高橋克法（たかはし・かつのり）氏　昭和56年明治大学法学部卒業。国会議員秘書、県議会議員、高根沢町長などを経て、平成25年参議院議員初当選。59歳。
▽簗和生（やな・かずお）氏　平成15年慶應義塾大学商学部卒業、18年東京大学大学院経済学研究科修了。国会議員秘書などを経て、平成24年衆議院議員初当選。38歳。

輸送統計

平成29年6月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	5,598	103.7%
	一　般	—	105.7%
	宅配便（千個）	348,043	111.0%

交通事故統計

平成29年7月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数			全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
普通・準中型・中型	大型	計		7月31日現在	8月30日現在
54（−13）	85（+1）	139（−12）	1,955（−127）	1,989（−132）	2,288（−150）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【中小事業者の「働き方改革」考】…3面／タイヤケアホントの話【タイヤケア・コイン】…4面／食の新旧街道を行く【滋味のふるさと①もちもち、六田麩】…7面

一歩先を行く 燃費・環境性能
よりクリーンに、より力強く。
先進技術がもたらす省燃費の走り。
エンジン始動と同時に、「ESCOTロール」「フォアトラック」など、省燃費運転をサポートする数々の機能が自動的に起動。
この先進システムや高い燃費性能を発揮するドライブラインにより省燃費の走りを実現。
新型Quonの「一歩先を行く燃費・環境性能」を生んでいます。

省燃費・パワフル・クリーンの「GH11エンジン」
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5%を達成。
低回転域から幅広い回転域で力強いトルクを発生させ、ゆとりある走りを実現します。
UDトラックス公式ホームページ udtrucks.co.jpで、新型Quonのすべてをお確かめください。

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
運送業の今を少しだけ便利にする「配達くん」
信頼されて32年
充実のアフターサポート
システムは安心の自社開発!
大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.
本　社 〒110-0005 東京都台東区上野 1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒984-0805 宮城県仙台市若林区南材木町 65
TEL.022(216)5851 FAX.022(216)5852
http://www.daisosystem.co.jp
配達くん 検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2017.8.5–9.1

全ト協　全国9ブロックとの「意見交換会」スタート

関東トラック協会皮切りに

全日本トラック協会（坂本克己会長）は8月8日、関東トラック協会（千原武美会長）との意見交換会を開催した。

同会は、トラック運送業界を取り巻く諸課題の解決に向け、主に運賃本体に関する各地域からの要望を取りまとめるため、全ト協・ブロック協会・行政参加のもと全国9ブロックで開催されるもので、今回がその初回となる。

あいさつする坂本克己会長（8月8日、全ト協）

冒頭、坂本会長は「かねがね各ブロックの皆様方や行政の方々と同じテーブルにつき、トラック運送業界として今後何をどうしていくか、意見の集約を行っていきたいと考えていた。その幕開けとして、千原会長をはじめとした関ト協の皆様にご参集いただいた。ざっくばらんな話し合いができれば幸い」とあいさつ。

国土交通省自動車局貨物課からは平嶋隆司課長と橋本恵一郎課長補佐が出席し、平嶋課長は「トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について」をテーマに講話を行った。

関ト協からは、千原武美東京都トラック協会会長、小林幹愛茨城県トラック協会会長、吉高神健司栃木県トラック協会会長、武井宏群馬県トラック協会会長、鳥居伸雄埼玉県トラック協会会長、大里忠弘千葉県トラック協会会長代行、吉田修一神奈川県トラック協会会長、坂本政彦山梨県トラック協会会長と、各都県ト協の専務理事らが出席した。

全ト協からは桝野龍二理事長を筆頭に役員が出席。全ト協の事業活動について説明が行われた後、各都県ト協からの意見・要望のヒアリングを行った。

千原関ト協会長は、「関ト協としては、要望実現のために坂本会長を支えていきたい」と発言。坂本全ト協会長は「本日皆様から頂戴した様々な意見を集約し、適正な運賃・料金の収受に向け、関係省庁ともしっかり話をしていきたい」と述べ、今後の意見交換会に繋げていくこととした。

平成29年度事業計画案などを承認

第13回利用運送・積合部会

8月28日、第13回利用運送・積合部会（井上和英部会長）が開催された。

議事では、平成28年度事業報告（案）、29年度事業計画（案）などについて審議し、いずれも原案通り承認した。

任期満了に伴う役員の改選では、井上部会長らを再任するとともに、堀部運送㈱の堀部雅夫代表取締役会長（兵庫県）、㈱神戸急配社の内山克己代表取締役社長（兵庫県）を新たに副部会長に選任した。

29年度事業計画では、①繁忙期における安定した車両確保に資するため、情報システムの有効利用について検討する②部会員の経営基盤強化に資するため、研修会を開催する③部会組織のあり方ならびに組織拡充対策について検討する――の3つの施策を積極的に展開していくこととした。

なお、議事終了後、山田経営コンサルティング事務所の山田健代表が「物流の最新動向」をテーマに講演した。

第13回利用運送・積合部会（8月28日、全ト協）

自民党新執行部を表敬訪問

（1面に関連）

竹下亘自由民主党総務会長（8月7日、自民党本部）

二階俊博自由民主党幹事長（8月7日、自民党本部）

盛山正仁自由民主党国土交通部会長（8月23日、衆議院第一議員会館）

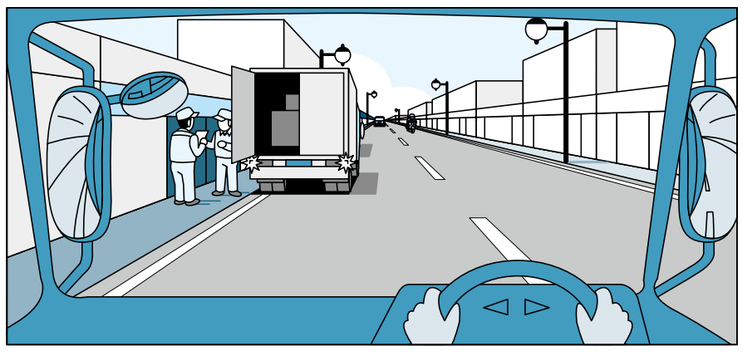
岸田文雄自由民主党政調会長（8月7日、自民党本部）

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第91回〕「駐車車両のある道路の走行」

状況　あなたは前方左側にトラックが駐車している道路を走行しています。追い越していきたいのですが、この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・3面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

TBSラジオ　全ト協提供「ドライバーズ・リクエスト」

中部トラック総合研修センター特集を放送

9月7・8・22日の3回シリーズ

トラックの助手席に座る宮崎さん

小池良愛知県ト協専務理事㊧も出演する

全日本トラック協会が提供しているラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」（TBSラジオ系列全国33局ネットで放送中）では、9月7日㈭、8日㈮、22日㈮の3回にわたり、愛知県トラック協会（小幡銀伸会長）が運営している「中部トラック総合研修センター」（愛知県みよし市）で収録を行った、ドライバー研修体験の模様などを放送する。

中部トラック総合研修センターは、研修事業の充実と事業の拡大に向けた施設整備を図るための施設補完整備事業が終了し、昨年11月にグランドオープンを果たした。それにより、管理研修棟、実技研修棟、法定仕様の運転練習コース、全天候型のフォークリフトコース、また有事の際には緊急支援物資の集積基地となる屋内実技練習場が整備された。

同特集では、番組パーソナリティーの宮崎瑠依さんが同センターを訪れ、ドライバー研修を体験受講。右左折時の事故や緊急時の回避体験、また夜間運転時の注意点などについて、指導員による的確な運転指導などをリポートする。

また、愛知県ト協の小池良専務理事へのインタビューも収録。小池専務理事が、同センターの特長や、充実した研修内容についての紹介を行う。

東京都トラック協会

第18期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集

申し込みは9月8日㈮まで

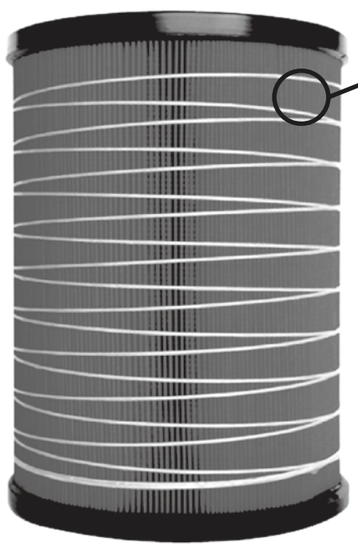
募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申し込み手続き期限	平成29年9月8日㈮
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ［HP］よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てに郵送またはFAXで申し込む（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	平成29年10月25日㈬～30年8月2日㈭ ※修了式は平成30年9月4日㈫
授業時間	総計145時間
受講料	⑴東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑵関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑶その他：40万円（税込み）
授業予定日時・場所	日時：原則として水曜日　13時30分～17時45分 （※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館6階研修室　他
問い合わせ先	東京都トラック協会 教育研修部 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

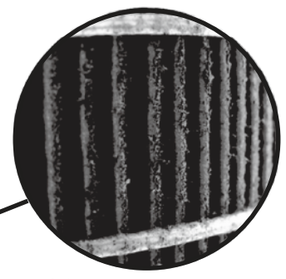
※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協HPを参照。

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち2倍 だからすごい!!」

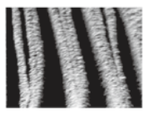
吸気効率向上 ▶ 出力向上 ▶ 燃費削減





10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!



低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです

全車種対応
翌日納品

愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4　国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州　研究所：掛川工場　海外拠点：PGF深圳

第12回 NASVA 安全マネジメントセミナー

NASVA SAFETY MANAGEMENT SEMINAR

開催日 2017年10月24日㈫ 11:45［受付開始］～17:10　会場 東京国際フォーラム・ホールC

毎年、自動車運送事業者の皆様をはじめ、多くの皆様にご参加いただいております「NASVA安全マネジメントセミナー」も、第12回を迎えました。
今回のセミナーでは、運輸安全マネジメントにすでに取り組まれている事業者の皆様には有益な情報(復習を含めた継続的なレベルアップ)を、これから取り組もうとする事業者の皆様には気付き(ヒント)を提供し、安全文化の構築と定着を図ることにより、利用者にとって安心で安全な運輸事業を提供するための機会としていただきたいと考えております。

13:15～ 基調講演
「運輸安全マネジメント制度の今後のあり方」について
～これまでの10年を踏まえた運輸安全マネジメントのスパイラルアップに向けて～
三上 誠順 氏
国土交通省大臣官房運輸安全監理官
平成29年7月に改訂を行った「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針」及び「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」について、改訂の背景と趣旨、主な改正事項について解説をしていただきます。

13:35～ 基調講演
事業用自動車の安全対策について
吉永 隆博 氏
国土交通省自動車局安全政策課長
平成29年6月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」をはじめ、事業用自動車の安全対策についてご説明いただきます。

14:10～ 特別講演
運輸産業における更なる安全性向上の課題
安部 誠治 氏
関西大学社会安全学部教授
運輸事業の最大の使命は安全の確保です。関係者の地道な努力によって、これまで日本の運輸産業は安全性を向上させてきました。本講演では、更なる安全性の向上のための課題についてご講演いただきます。

15:35～ 取組事例報告(バス)
安全運行のための健康管理
～運行管理者ができること～
青谷 奈美 氏
横浜市交通局（神奈川県）総務部人事課（保健師）
横浜市交通局における健康起因による事故防止を目的とした、運転者の健康管理と職員全体の健康づくりの取組事例をご紹介いただきます。
（市営交通イメージキャラクター）

16:05～ 取組事例報告(ハイヤー・タクシー)
『安全・安心』への果てしなき道
～タイヤ以外、何に触れても事故である。～
神子田 健博 氏
帝都自動車交通株式会社（東京都）代表取締役社長
帝都グループでは、社長自らが先頭に立って安全・安心に対する強い思いを実現するため、独自の取り組みを進めています。帝都グループの安全・安心に対する具体的な取り組みについてご紹介いただきます。

16:35～ 取組事例報告(トラック)
安全は、組織と社員がつくりだす文化です
～リスクコミュニケーションで安全文化へ～
樋口 弘之 氏
日生流通運輸倉庫株式会社（埼玉県）安全管理センター長
「絶対的な安全は世の中にはない」、安全とは「運転者の技能・技術」だけでなく、組織と社員がつくりだす文化との認識のもと、安全文化の構築に尽力されています。日常の具体例からリスクコミュニケーションによる安全づくりの大切さを伝えていただきます。

プログラム
●11:45～ 開場
●13:00～ 開会・主催者挨拶・来賓挨拶
●13:15～ 基調講演
●13:55～ 休憩
●14:10～ 特別講演
●15:10～ 休憩
●15:35～ 取組事例報告(バス)
●16:05～ 取組事例報告(ハイヤー・タクシー)
●16:35～ 取組事例報告(トラック)
●17:10 閉会

参加料
1階・2階席のお席は確保致しますこと
1名様 1階・2階席 3,000円
3階席 2,000円
協賛団体加盟事業者様にお得な割引
1名様 1階・2階席 3,000円→2,700円
※本セミナーの協賛団体(公益社団法人日本バス協会、公益社団法人全日本トラック協会、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会)に加盟されている事業者の方がインターネットでお申込みされる場合は、参加料が割引になります(おひとり様300円割引)。

安全マネジメント支援ツール
安全な運行を支援するデジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー、アルコール検知器、SAS(睡眠時無呼吸症候群)スクリーニング検査機器等の展示・紹介を行います。
ミニ・生命(いのち)のメッセージ展
交通事故等により、理不尽に生命を奪われた犠牲者の顔写真付き等身大パネルと彼らの遺品の靴を展示します。
被害者・遺族の人権を訴えると共に、「生命の重み」を伝えます。

主催 独立行政法人 自動車事故対策機構
後援 国土交通省
協賛 公益社団法人 日本バス協会
公益社団法人 全日本トラック協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会

NASVA 安全マネジメントセミナー事務局
しゅくみねっと株式会社内
TEL：03-6416-0136
お電話受付：平日9:00～17:40(土・日・祝日を除く)
e-mail：nasva@shukuminet.com
HP：http://www.nasva.go.jp/

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

平成29年「秋の全国交通安全運動」9月21日(木)から30日(土)まで

9月30日(土)は「交通事故死ゼロを目指す日」

平成29年「秋の全国交通安全運動」が、9月21日(木)から30日(土)にかけて実施される。

今年は、「子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止」、「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止」、「全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」および「飲酒運転の根絶」を全国運動重点としている。

全日本トラック協会では、事業用トラックによる事故の過半数を追突事故が占め、かつ死亡事故の3割強が交差点で発生している現状を踏まえ、「追突事故の防止」および「交差点事故の防止」を最重点推進項目として積極的に取り組む。

それに伴い、今号の『広報とらっく』には全ト協が作成したポスター（写真(左)）を折り込み、同運動の効果的な実施を目指す。

なお、同運動では、最終日の9月30日(土)を、国民一人ひとりの交通安全意識向上によって交通事故の発生を抑止することを目的とした、「交通事故死ゼロを目指す日」と定めている。

平成29年「秋の全国交通安全運動」全日本トラック協会実施計画

〈最重点推進項目〉

(1)追突事故の防止

事業用トラックにおける事故の半数を占める追突事故を防止するため、国土交通省制作の「トラック追突事故防止マニュアル」及び全ト協で制作した「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」等を活用し、追突事故防止の徹底を図る。また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及を促進する。

(2)交差点事故の防止

全ト協制作の「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」を活用したセミナーを全国展開するとともに、横断歩道手前での最徐行又は一時停止の励行と、左右をバランスよく安全確認することを徹底させ、交差点左折時の自転車巻き込み事故及び右折時の横断歩行者との事故防止の徹底を図る。

また、交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及促進を図る。

〈重点推進項目〉

(3)子供と高齢者の交通事故防止

子供と高齢者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転を励行させる。

(4)夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度で走行することを励行させる。

(5)シートベルトの正しい着用の徹底

運転者を含む全ての乗務員に対し、シートベルトの適正な着用を徹底させる。

(6)飲酒運転の根絶

酒気帯び運転、飲酒運転の根絶を徹底するため、全ト協制作の「飲酒運転防止対策マニュアル」等を活用し、運転者に対する適切な指導監督を実施するとともに、アルコール検知器を使用した厳正な点呼の実施を徹底する。

(7)トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

(8)高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底させる。

(9)「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底させる。

(10)健康起因事故の防止

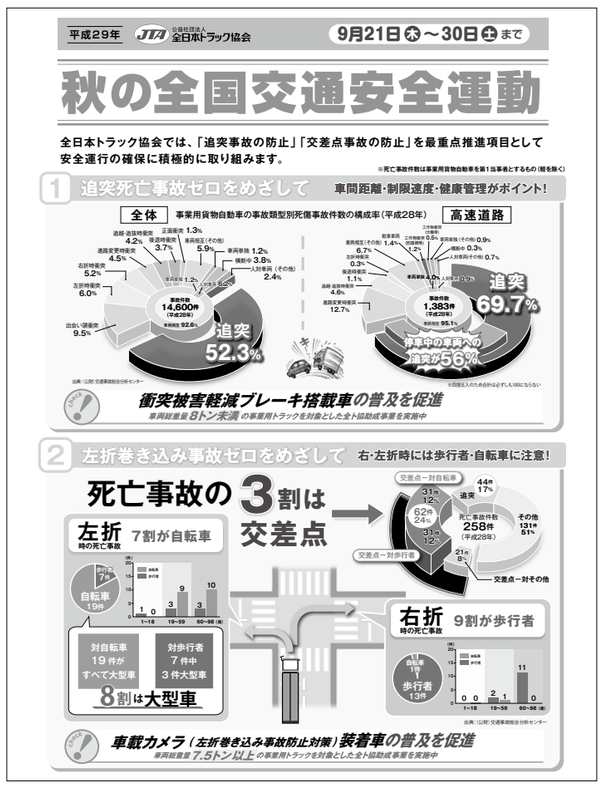
国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

(11)過労運転の防止

事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転の防止に努める。

(12)「危険ドラッグ」の根絶

「危険ドラッグ」の使用による運転及び事故の根絶を図るため、社内安全教育や点呼時等において、「危険ドラッグ」の使用による運転の悪質性・危険性を十分に理解させ、「危険ドラッグ」の根絶を徹底させる。



今号には、「秋の全国交通安全運動」ポスターを折り込んでいますので、ご活用ください。

事業用トラック死亡事故件数12件減少

平成29年7月末

警察庁がこのほど発表した「交通事故統計（平成29年7月末）」によると、29年7月末までの事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数は139件と、前年同期比で12件減少した。

なお、7月単月の件数は、大型車13件（前年同期比＋4件）、普通・準中型・中型車7件（同▲2件）で、昨年より2件増加した。

全ト協 中央近代化基金「激甚災害融資」の公募を実施

全日本トラック協会では、中央近代化基金「激甚災害融資」の申込受付を平成29年9月1日から開始する。

「平成29年6月7日から7月27日までの間の豪雨及び暴風雨」が激甚災害に指定されたことを受け、被害を受けたトラック運送事業者の経営安定確保に資するため、今般の災害を当協会「近代化基金運営要領」に規定する激甚災害と認定し、融資推薦事業を実施する。

申込に必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページに掲載の公募要綱を参照のこと。

「激甚災害融資」公募要綱（抜粋）

※公募推薦総枠　3億円
※公募期間　平成29年9月1日(金)から平成29年9月29日(金)まで
※推薦対象者

上記激甚災害に指定された豪雨及び暴風雨により、下記(1)又は(2)のいずれかに該当する貨物自動車運送事業者、その共同体及びその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）であって、都道府県トラック協会に加入し、商工中金（代理店を含む）との取引資格がある者（予定を含む）

(1)上記激甚災害により、事務所もしくは主要な事業用資産について、全壊、半壊、その他これらに準ずる被害を受けた者
(2)上記激甚災害により、今後2か月の運送収入又は輸送トン数が、前年同期と比べ20%以上の減少が見込まれる者

※推薦対象資金

激甚災害を受けた事業者の経営安定の確保を目的とした事業の再建又は正常な操業維持に必要な設備資金及び運転資金

※融資限度　3千万円
※利子補給率　年0.3%
※都道府県トラック協会から全ト協宛て推薦期限（全ト協必着日）
平成29年10月6日(金)
※推薦適否決定通知予定日
平成29年10月20日(金)

全ト協行事予定（9月1日～9月30日）

▽9月11日
・第109回交通対策委員会
▽9月12日
・第41回ダンプトラック部会
▽9月14日
・第41回物流政策委員会
・第65回百貨店部会
▽9月20日
・第46回適正化事業委員会
▽9月21日
・第8回労働安全・衛生委員会
▽9月26日
・第43回生コンクリート輸送部会

TS（トラックステーション）情報

施設の営業時間を変更、食堂は一時休業

徳島トラックステーション

徳島TSは、休憩室・コインシャワー・コインランドリーの営業時間を9時～17時に変更する。

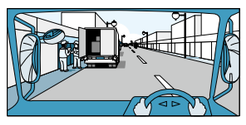
また、8月10日(木)から食堂の営業を休止している。

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは前方左側にトラックが駐車している道路を走行しています。追い越していきたいのですが、この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか、考えてみましょう。



どのような危険がありますか？

①駐車トラックの先にも1台の駐車車両があり、追越しをすると対向バイクと衝突する危険があります（図1）。
②対向バイクとの衝突を避けるため強引に自車線に戻ろうとすると、駐車トラックの先の駐車車両と衝突する危険があります（図2）。
③駐車車両の先から自転車や歩行者が出てくると、衝突する危険があります（図3）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①駐車車両は路上に死角を作りますから、追越し時には見えない危険を十分に予測する必要がありますが、その際の手がかりの一つに路面の影があります。この場面のように駐車車両の先にもう一つの影があれば、そこに駐車車両のあることが予測されますから、追越しをかければ2台を追い越すことになり、それに要する距離や時間はかなり長くなります。影に気付くか気付かないかで判断や運転行動が大きく変わってきますから、漫然と運転するのではなく、常に前方の状況によく目を配り重要なサインを見落とさないようにしましょう。
②対向車が乗用車やトラックなどの四輪車では追越しをしない場合でも、対向車がバイクの場合には左側に寄って避けるだろうとか速度が遅いから自車が先に行けるだろうと考えて、追越しをかける車も見かけられます。しかし、バイクが左側に寄るとか、速度が遅いという保証はありません。バイクも四輪車と同じだと考えて、接近している時には追越しはしないということを徹底しましょう。
③駐車車両は自転車や歩行者を見えなくさせますが、「見えないからいない」と考えるのではなく、「見えなくてもいるかもしれない」と考えることが大切です。特に歩道に人が立っている時は、歩道を通行していた自転車が急に車道に出てくることがありますから、その点にも十分注意しましょう。

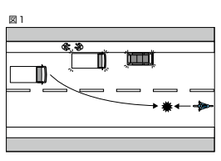


図1

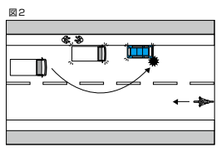


図2

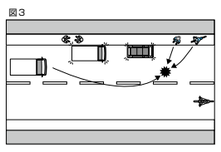


図3

この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

労務Q&A 第143回

休日労働時間は時間外労働時間の中に含まれるのか

Q 休日労働の労働時間は時間外労働時間の中に含まれるのでしょうか。いずれも所定外の労働時間であり、同じ扱いとなるのでは、と思ったりもするのですが、結局よく分かりません。

A 法令上は重複せず、二重評価とならないよう別々に計算を

【解説】まず、基本的なことからお話しますと、いずれも「法定の」ということが前提になりますが、「休日労働」と「時間外労働」は全く別のものです。

たしかに、所定労働時間以外の労働ということでは共通しているといえるのでしょうが、労働基準法では、休日労働は第35条の「休日に労働させること」であり、一方、時間外労働は第32条の「1日8時間、週40時間の法定労働時間を超えて労働させること」を意味しています。つまり、法令上は、「休日労働はあくまでも休日労働であり、法定労働時間と重複するものではない」ということです。

したがって、法定休日に働いた労働時間は1週全体の法定労働時間の制限の枠内には入らず、逆にこれを時間外労働時間として計算することは二重評価の禁止の原則に反することになりますので、許されません。また、休日労働には法定労働時間の概念が当てはまらないわけですから、休日労働日の労働時間は8時間以内である必要はなく、8時間を超えて必要な時間働かせることが可能です。時間外手当についても、行政解釈で「協定において休日の労働時間を8時間と定めた場合、割増賃金については8時間を超えても深夜業に該当しない限り（休日労働分の）3割5分増で差し支えない」（昭和22年、基発第366号等）と示されているところです。

ところで、このように法令上、休日労働は時間外労働時間に含まれないとされているにもかかわらず、実際には、うっかりということでしょうが、「36協定」で時間外労働時間の限度について、休日労働の労働時間を含めた形で締結している事業場がかなりあるようです。例えば、1か月の時間外労働時間について限度時間の45時間で協定した際、その中に休日労働の時間を含めたまま計算して、労働基準監督署に届け出るというケースです。

当然これに対し、厚生労働省としては、本来はこのような届出は適正なものと認めることはできないというのが基本的な姿勢です。とはいえ、実際は、36協定の届出奨励のために多少は目をつぶることもやむを得ないわけで、労基署の窓口では「労使慣行への影響等を配慮する」ということを理由に、そのまま受理していますので、特に問題にはなっていません。ただし、その場合には、別に定めた換算方法を用いて届出の時間外労働時間を算定し直し、延長時間の限度基準についてのチェックを行っています。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第192回 中小事業者の「働き方改革」考

「働き方改革」があらゆる企業において大きなテーマになってきた。だが、長時間労働で賃金水準が低いとされるトラック運送業界では、企業存続にもかかわる難問といっても過言ではない。では、中小事業者はどのように取り組めばよいのか。何事も同じだが、「働き方改革」といったように大上段に構えるより、少しずつでも働き甲斐のある会社にするという、肩ひじ張らない姿勢の方がよい。

例えば、九州地方の保有台数16台のある中小事業者は、5年前に企業存亡の危機に直面した。当時は車両数が6台で、ドライバーも6人だったが、「そのうちの3人が辞めるといってきた。1人は説得して思い留まらせたが、2人は退職した」。

この経営者が会社を引き継いだのは8年前。創業以来赤字続きの会社で、ドライバーとして働いていたが、前経営者の株を引き取った。赤字の理由は明らかだった。特定の同業者から波動性のある仕事を請け負っているだけだったからだ。そこでボトム時に別の下請け仕事を組み込んだだけで、初年度から黒字にできた。賃金も少し上げ、わずかだがボーナスも支給するようになった。その矢先にドライバーが辞めたのである。

理由はボトムアップのために増えた仕事量に対し、それに見合う賃金アップが伴っていなかったからだ。そこで運賃の安い元請事業者からの仕事をやめ、新たな取引先を開拓。同時に、新採用の2人も含め「赤字を覚悟で最低3万円の賃上げを実施した」。すると逆に「過去最高の利益になった」。その後の5年間で約3倍の規模になった。同社では現在、週休2日の完全実施に取り組んでいる。今年1月からは、残業代の減少分を2万円のベースアップで補填している。

首都圏の中小事業者のある営業所には、所長を含めて16人が所属している。所長の他に管理職は1人で、ドライバーは14人だ。この営業所では昨年6月と今年6月の比較で、残業時間を640時間減らした。

まず納品先と話し合い、朝の出発時間を平均30分遅らせた。また、配送コースによっては毎日から隔日納品への変更を提案して効率化も実現。この荷主は自社でセンター作業をしているが、早く帰社したドライバーが作業を手伝うようにして、翌日配送分の夕方の積み込み開始時間を早めた。残業時間短縮で残業代も減った。しかし、金額は書けないが、2ﾄﾝ車（総重量5ﾄﾝ未満）に乗務する20歳代前半のドライバー5人の賃金（残業代込み）は、他産業と比較しても引けを取らない。理由は独自の運賃契約にある。

このように、中小事業者でも「働き方改革」は可能だ。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.8.5―9.1

国交省

隊列走行はインフラ検討を

社整審道路分科会が建議

社会資本整備審議会道路分科会（分科会長・石田東生筑波大学特命教授）は8月22日、今後目指すべき道路政策のあり方についての建議をまとめ、国土交通省に提出した。

建議では、人口減少下での労働生産性の向上、ドライバー不足が進行する物流の効率化などの諸課題を解決するため、IoT・ビッグデータ・AI・ロボット・センサーなどICTを最大限活用すべきと提言。

トラック輸送のイノベーションでは、ダブル連結トラックの早期導入および幹線物流での普及を促進するとともに、隊列走行の実現に向け、実験データの活用を図るべきだとしている。

2020（平成32）年度の新東名高速道路での隊列走行実現、2022（34）年度以降の事業化に向けて、インフラ面での事業環境整備について、官民の役割分担を含めて検討を進めるべきとし、特殊車両通行許可基準の見直しや自動審査システム強化により審査を迅速化すべきだと指摘した。

高速道路については、サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）を活用した中継輸送やトレーラの分離・連結、物流施設の直結など幹線物流のプラットフォームとしての機能を強化すべきだとしている。

■「低公害車普及促進対策費補助金」交付予定枠申請受付開始

申請期間9月1日～29日

国土交通省は、ハイブリッドトラック・CNGトラックの導入に係る「低公害車普及促進対策費補助金」について、9月1日㈮から9月29日㈮まで交付予定枠の申請を受け付ける。

これは、ハイブリッドトラック・CNGトラックの導入費用の一部（補助対象車両の価格と通常車両価格の差額の3分の1）を補助するもので、交付予定枠の申請を行い、内定を受けることが必要となる。

なお、最大積載量2㌧かつ車両総重量4㌧以下のハイブリッドトラックと、最大積載量5㌧かつ車両総重量8㌧以上の改造CNGトラックについては補助対象外となっている。

交付要綱等の詳細は国交省ホームページを参照。お問い合わせは国交省貨物課（☎03・5253・8111、内線41・322）まで。

■9月、10月は「自動車点検整備推進運動」強化月間

不正改造防止、点検整備実施の徹底図る

トラック運送業界では、1年を通じて「トラック運送業界における点検整備推進運動」を実施しているが、全日本トラック協会は、9月1日㈮から10月31日㈫までの2か月間を「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、不正改造の防止や確実な点検整備実施の徹底を図る。

同期間においては、①大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発（表に重点点検項目）②黒煙濃度に影響を及ぼす部品等の自主点検・整備の実施に関する啓発③DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車の正しい使用方法に関する啓発―の3つを重点実施項目に掲げ、各都道府県トラック協会の協力の下、全国的に運動を展開する。

なお、車両総重量8㌧以上の事業用トラックを50台以上保有する事業者においては、重点点検期間中（9～11月）に定期点検を行う大型自動車について、別途「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告する必要がある。

表 重点点検項目（①関係）

点検箇所＼点検時期		3か月点検	12か月点検
走行装置	ホイール	タイヤの状態	同左
		ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩み	ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの損傷
原動機	燃料装置	燃料漏れ	同左
電気装置	電気配線	接続部の緩みおよび損傷	同左
制動装置	ホースおよびパイプ	漏れ、損傷および取付状態	同左

■「道の駅」での自動運転

栃木県で実証実験開始

国土交通省は9月2日から9日までの期間で、栃木県栃木市の道の駅「にしかた」で自動運転の実証実験を実施する。

これは、中山間地域の「道の駅」を拠点とした全国で初めての実証実験で、高齢化が進行する中山間地域での人流・物流の確保に向け、2020（平成32）年までの社会実装を目指す。

実証実験は、バスタイプや乗用車タイプの車両を使用し、宅配便や農産物の集出荷と買物・病院など「生活の足」の確保を貨客混載により実現する。観光が加われば地域の活性化も期待できる。

同省では今年度、全国13か所の道の駅で順次、実証実験を行うことにしている。

厚労省

「取引先都合の手待ち時間」により所定外労働が発生

過労死等調査研究事業報告書

厚生労働省は8月10日、平成28年度「過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業報告書」を公表した。

調査は27年度より厚労省が実施しているもの。今回は、過労死等が多く発生しているとの指摘がある「自動車運転従事者」（運送業）等を対象に、過重労働やその背景等の実態を企業・労働者の両面から明らかにするため、アンケートを行った。

それによると、自動車運転従事者（トラック）では、企業調査・労働者調査ともに、所定外労働が発生する主な理由として「取引先の都合で手待ち時間が発生するため」「仕事の特性上、所定外でないとできない仕事があるため」が多かった。

また、労働者調査において、業務関連のストレスや悩みの内容をみると、「トラック運転者」では「仕事での精神的な緊張・ストレス」が最も多かった。

なお、厚労省では今回の調査結果を、今後取りまとめられる「平成28年度 我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況」に反映させていく予定。

■運輸業等の入職者減少

雇用動向調査結果

厚生労働省は8月23日、平成28年の雇用動向調査の結果をまとめ、発表した。全国主要産業の入職者数・離職者数などを調査したもので、28年の常用労働者数に対する入職率は前年比0・5ポイント低下の15・8％となり、離職率は横ばいの15・0％で、4年連続の入職超過となった。

産業別にみると、入職者数、離職者数ともに宿泊業、飲食サービス業が最も多く、前年と比べ、入職者数は学術研究、専門・技術サービス業が最も増加幅が大きく、運輸業、郵便業が最も減少幅が大きかった。

入職率、離職率をみると、いずれも宿泊業、飲食サービス業が最も高く（入職率32・0％、離職率30・0％）、運輸業、郵便業の入職率は12・2％、離職率は12・3％だった。

■平成29年度「全国労働衛生週間」を実施

10月1日～7日

厚生労働省は、「働き方改革で見直そう みんなが輝く 健康職場」をスローガンに、平成29年度「全国労働衛生週間」を10月1日㈰から7日㈯まで実施する。

同週間は、労働者の健康管理や職場環境の改善など、職場での自主的な活動を促して、労働者の健康を確保することなどを目的に実施されている。

毎年10月1日から7日までを本週間、9月1日から30日までを準備期間とし、各職場で職場巡視やスローガン掲示、労働衛生に関する講習会・見学会の開催など、様々な取り組みを展開するよう求めている。

■6割で改善基準違反

自動車運転者使用の事業場

厚生労働省が8月9日に発表した、自動車運転者を使用する事業場に対する平成28年の監督指導、送検等の状況によると、トラック、バス、ハイヤー・タクシーの3業種合わせて計4381事業場に監督を行ったところ、82・9％にあたる3632事業場で何らかの労働基準関係法令違反が認められた。

業種別の違反率を見ると、ハイヤー・タクシーが86・7％と最も高く、次いでトラックの83・3％、バスが79・3％だった。トラックの違反率は27年の85・9％と比べ2・6ポイント低下した。トラックの主な違反内容は、労働時間が59・3％を占めた。

一方、運転者の労働時間等を定めた改善基準告示違反は、3業種合計4381の監督実施事業場のうち、61・6％にあたる2699事業場で認められた。

業種別の違反率は、トラックが67・2％で最も高く、27年の69・9％より2・7ポイント低下した。トラックの主な違反事項をみると、最大拘束時間が51・1％を占め、最も多かった。

労働基準関係法令違反により送検された件数は、3業種合わせて前年比8件増の68件。トラックは2件増の54件だった。

地方運輸局などとの相互通報で、28年に労働基準監督機関が通報した件数は867件（46件増）で、通報を受けた件数は351件（25件減）だった。

■誘導車配置条件車両

誘導時も基準緩和認定申請が可能に

通達の改正・施行に伴い

国土交通省は8月4日、全日本トラック協会に対し、『「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正について』の施行に伴い、誘導車に緑色点滅灯火を備えることができる要件について、従前の取り扱いに加え、道路通行許可において誘導車の配置が条件として付された車両を誘導する場合についても、基準緩和認定申請を行うことを可能とする旨の通達を発出した。

同通達は、今年（平成29年）7月3日に基準緩和自動車の認定要領が一部改正されたことに伴い、基準緩和自動車の適正使用を徹底するために関係通達の見直しを行ったもの。特大車両の先導など、誘導作業を担う誘導車に緑色点滅灯火を備える基準緩和については、これまでは、申請で誘導される車両が「幅3㍍以上のトレーラまたは連結時全長が16・5㍍を超えるトレーラ等であること」を確認して認定されていた。今後は、車両制限令に基づく特殊車両通行許可の条件として、誘導車の配置を求められている車両を誘導することが確認された車両についても、認められることになった。

これを受け、全ト協は8月15日に各都道府県トラック協会へ文書を発出するとともに、全ト協ホームページにも同内容を掲載し、周知徹底を図っている。

経産省

車両動態管理システム導入補助2次公募を実施

予算額約18億円

パシフィックコンサルタンツ㈱は、経済産業省からの補助事業である「トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業）」について、2次公募を行う。

同事業は、平成29年度「トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金（トラック輸送の省エネ化推進事業及びハイブリッド車等の点検整備の高度化による省エネ推進事業）」のうち、荷主との連携を要件にトラック事業者の「車両動態管理システム」の導入を支援し、当該システムを活用したトラック運送事業者と荷主との共同による輸送の効率化を実証することを目的に実施されるもの（公募予算額約18億円）。

補助率は、クラウド型車載器＝2分の1以内、メモリーカード型車載器＝3分の1以内。なお、導入後は、同システムを活用した荷主との連携による省エネへの取り組みについて、執行団体である同社に報告する必要がある。

申請受付期間は9月25日㈪～10月10日㈫（消印有効）。なお、公募期間内であっても補助金申請の合計額が予算額に達した場合には、予算額に達した日の前日をもって公募が終了となる。

詳細は、同社ホームページを参照のこと。

法令○×クイズ

～大地震発生時の措置等～

❶ 車を運転中に緊急地震速報の発表を知ったときは、非常点滅表示灯をつけるなどして周囲の車に注意を促した後、緩やかに速度を落とす。（○・×）

❷ 車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の右側に停止させる。（○・×）

❸ 車を運転中に大地震が発生し、車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておく。（○・×）

❹ 車を運転中に大地震が発生し、やむを得ず道路上に車を置いて避難するときは、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置き、窓は開け、ドアはロックしない。（○・×）

❺ 津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しない。（○・×）

（解答は7面）

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第76回「タイヤケア・コイン」

「もしこんなコインが存在したら、どんな世の中になるのだろうか？」と期待しているプランがあります。

クルマで道路を走行している時、お店の店頭に「タイヤ空気圧無料点検実施中！ 景品も付いています！」と書かれた旗のぼりを見かけることがあると思います。そのお店に立ち寄れば、無料でタイヤの空気圧を調整し、空気が少なければ、運転席のドア表示に記載された適正空気圧まで補充してくれます。さらに、タイヤ側面の傷や偏摩耗の状態、空気注入口の「ゴムバルブ」に亀裂があるかどうかまでチェックします。

クルマの中で唯一地面と接する場所がタイヤですから、タイヤの状態が良好であれば、それが安全な走行に直結します。そこまでタイヤのケアをしっかりと施してくれて、おまけにポケットティッシュ等の景品まで付くとなれば、無料点検を利用しない手は考えられません。

しかしながら、そうした安全意識をもってもらう目的でタイヤ点検者が旗のぼりを出したとしても、ドライバーには「もしタイヤに少しでも異常があったら、全部新品のタイヤに交換させられるのだろう」という思い込みがあるため、利用する人はまだまだ少ないのが現実です。

特にトラック車両の場合、タイヤの装着本数も多く、タイヤの空気圧も乗用車の3～4倍になってしまうことから、「とっても手間が掛かるから、無料なんかでお願いできる作業ではない」と考える人が大半なようで、空気圧点検のためだけに、お店に飛び込む人は皆無に等しいです。

タイヤの空気圧点検は、乗用車で約2分程度、タイヤ6本装着の小型トラックは5分以内、タイヤ10本装着の大型トラックでも10分もかかりません。1回の空気圧調整をするだけで、トラック車両の燃費が一気に20％以上向上するケースもあり、仮に1か月で使用する燃料代が10万円だとすれば、そのたった一度の空気圧調整で、新品のトラックタイヤを毎月1本買えてしまうほど絶大な効果が得られます。

本当は気軽にできるタイヤの空気圧点検。そこで、クルマのユーザーがいろいろと勘ぐってしまう「無料点検」という方法をやめ、その代替案として『タイヤケア・コイン』というものを製造し、タイヤの空気圧点検や位置交換といった作業に対し、そのコインで作業の対価を支払っていく仕組みを導入するのはどうかと考えています。

このコインを一番流通させたいジャンルは、トラック車両です。

例えば、タイヤの空気圧調整の上限値でコインの枚数を決めます。

タイヤの指定空気圧が700㎪未満のトラックは〈1コイン〉、積載量4㌧超のトラックに使用される空気圧は800～900㎪ですから、〈2コイン〉というようにすれば、空気圧点検はもっと身近な点検になるはずです。

それでは、その〈1コイン〉の金額をいくらに設定すればよいか。〈1コイン〉ですから、500円玉1個が妥当でしょうか。大型トラックは〈2コイン〉で1000円分。一度の空気圧調整で万単位の効果が期待できるわけですから、これほどローコストでハイリターンな仕組みはありません。しかも、このタイヤケア・コインは、安全なだけでなく環境にも貢献できる、夢の硬貨です。

どうでしょう。こういうコインを使ってみたいとは思いませんか。

■第12回「安全マネジメントセミナー」を開催

NASVA

（独）自動車事故対策機構（NASVA）は、10月24日に東京国際フォーラムで「第12回NASVA安全マネジメントセミナー」を開催する。

今回のセミナーは、運輸安全マネジメントにすでに取り組んでいる事業者には有益な情報（復習を含めた継続的なレベルアップ）を、これから取り組もうとする事業者には気付き（ヒント）を提供し、安全文化の構築と定着を図ることにより、利用者にとって安心で安全な運輸事業を提供するための機会となっている。

また、会場内では安全マネジメント支援ツールの展示・紹介なども行われる。

なお、トラック協会会員事業者がホームページから参加を申し込む際に、「秘密の合言葉（ナスバ）」を入力すると、1・2階席の参加料（1人3000円）が300円引きとなる。

参加申し込みなど詳細はNASVAのホームページを参照のこと。

■公開スクーリング実施

飲酒運転防止インストラクター養成講座

特定非営利活動法人ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）では、「飲酒運転防止インストラクター養成講座」を開講している。

同講座は、アルコールについての基礎知識を広め、飲酒運転に繋がる飲酒習慣を変えることによって、飲酒運転を根絶するための担い手を養成するもので、9月中旬から12月初旬にかけて、講座を無料で一般公開する「公開スクーリング」を全国10か所の会場で実施する（表）。

実施会場や日程などの詳細・お問い合わせはASK（☎03・3249・2551）またはASKホームページまで。

表「公開スクーリング」実施会場

日程	開催地	会場
9/13㈬	福島県福島市	コラッセふくしま
9/28㈭	静岡県静岡市	CSA貸会議室
10/11㈬	広島県広島市	アステールプラザ広島
10/17㈫	大阪府大阪市	エル・おおさか
10/19㈭	兵庫県神戸市	三宮コンベンションセンター
10/25㈬	愛知県名古屋市	愛知県産業労働センター（ウインクあいち）
10/31㈫	北海道札幌市	北農健保会館
11/15㈬	福岡県福岡市	福岡交通センター 博多バスターミナル
11/22㈬	東京都新宿区	東京都トラック会館
12/6㈬	沖縄県那覇市	沖縄県警察本部

（全国10か所、開催時間10：00～12：30頃）

全ト協 青年部会

トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査報告書

概要版《後編》

全日本トラック協会青年部会はこのほど、「トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査報告書（概要版）」をまとめ公表した。調査は①女性ドライバーの雇用、②女性ドライバーの採用、③女性ドライバーの業務、④女性ドライバーの定着、⑤経営者として望むこと――などを分析した。

『広報とらっく』では、前号に続き、後編として同分析を踏まえて取りまとめた「女性ドライバーを巡る課題と今後の方向性」などについて紹介する。特に、女性ドライバーが定着傾向にある事業者と定着傾向にない事業者での対策や、感じ方の違いなどが明らかとなっている。

4 女性ドライバーの定着

定着傾向別にクロス集計

◎定着状況

約4割で定着

回答事業者の約4割が、「女性ドライバーは定着傾向にある」と回答しているが、「どちらともいえない」とする回答も同等程度あった（図1）。

また、雇用状態別に定着状況を調査すると、現在女性ドライバーを雇用している回答者では、7割以上が「女性ドライバーは定着傾向にある」と回答している。

他方、過去に雇用していた回答者では、「女性ドライバーは定着傾向にある」とする回答は1割未満と低かった（図2）。

◎採用方法と工夫

定着事業者で活発な採用活動

採用の方法について、定着傾向にある回答者は、そうでない回答者と比較して、比較的活発に採用活動を行っている傾向にある。特に、「社員や知人、取引先等による紹介」とする回答の比率が、定着傾向にない回答者と比較して顕著に高くなっている（図3）。

採用の工夫については、定着傾向にある回答者は、採用段階で様々な工夫を行っている割合が高く、特に女性の活躍や働きやすさをアピールして応募者を惹きつけている傾向がみられる。

一方で、定着傾向にない回答者は、採用段階で工夫していることは「特になし」とする回答の割合が、顕著に高くなっている（図4）。

◎雇用上の問題

非定着で「問題感じる」

雇用上の問題については、定着傾向にある回答者と比較して定着傾向にない回答者は、全ての項目において「問題である」と感じている割合が高くなっている。特に「代替要員の確保」や「作業の限定化」「勤務体系の考慮」等、業務関連の項目において、差が顕著にみられている（図5）。

定着への取り組みについては、定着傾向にある回答者は、「男女差別ない人事評価、賃金制度」や「柔軟な休暇取得に関する対応」、「女性活躍に係る理解の促進」等に取り組んでいる傾向にある。一方で、定着傾向にない回答者では、5割以上が「何もしていない」と回答している（図6）。

◎雇用のメリット

職場の雰囲気が改善

雇用のメリットについては、定着傾向にある回答者は、定着傾向にない回答者と比較して、女性ドライバーを雇用するメリットを比較的強く感じる傾向にある。特に、「社内雰囲気の改善」や「企業イメージの改善」を挙げている。

一方で、定着傾向にない回答者は、「特にメリットは感じられない」とする回答が顕著に多くみられている（図7）。

◎管理者

女性管理者が適任

管理者が男性のみの場合、女性ドライバーの定着率は42・3％となっている一方、ドライバー経験のある女性管理者の場合は63・9％に上っている（図8）。

このことから、ドライバー経験のある女性管理者が女性ドライバーの管理を行うことが、定着へと繋がる可能性が高いことが推察される。

5 経営者として望むこと

荷主等との連携が必要

雇用状況別に経営者として何を望むかについて分析したところ、「採用、人材育成についての勉強会やノウハウ」とする回答が、いずれの回答者においても平均的に多くなっている（図9）。

「荷主と一体化した取り組み方法」や「職場外のインフラ整備」について回答数が多くなっていることから、女性ドライバーを雇用し活用するためには、社内の取り組み以外にも、荷主等取引先の理解促進や、連携の充実が必要であることが推察される。

図1　女性ドライバーの定着

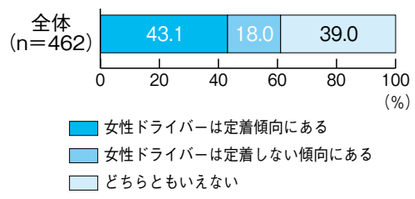


図2　雇用状況別定着傾向

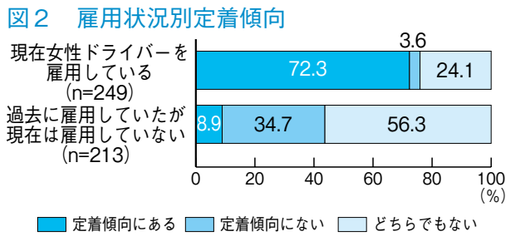


図3　採用の方法

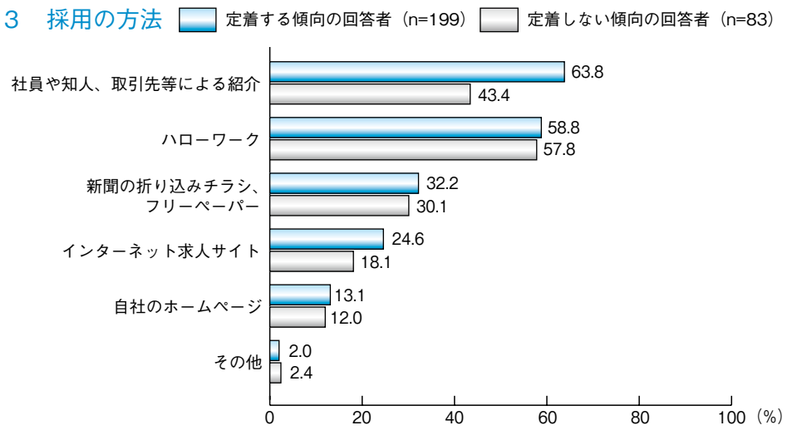


図4　採用の工夫

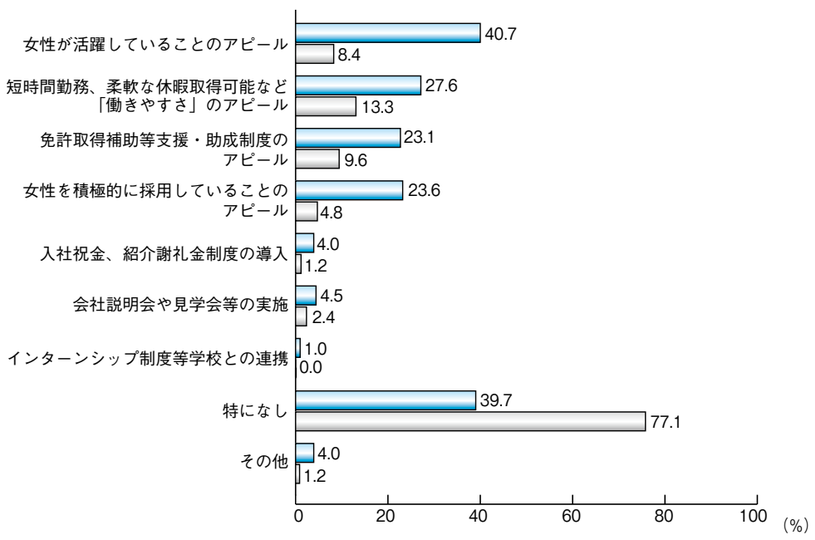


図5　雇用上の問題

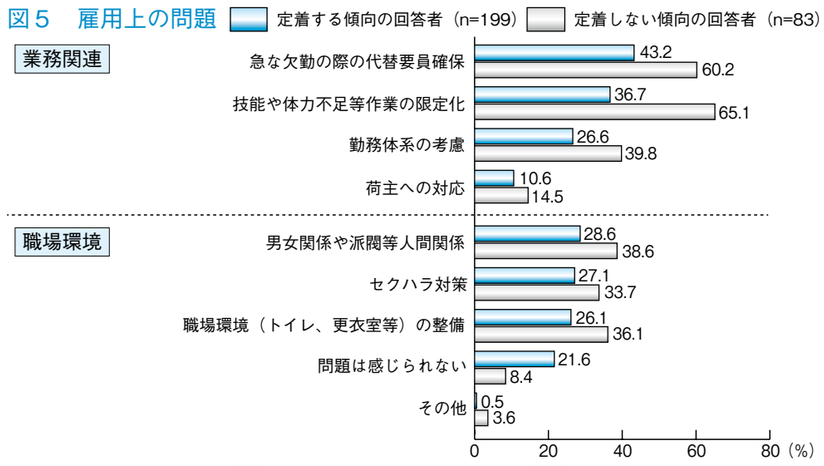


図6　定着への取組

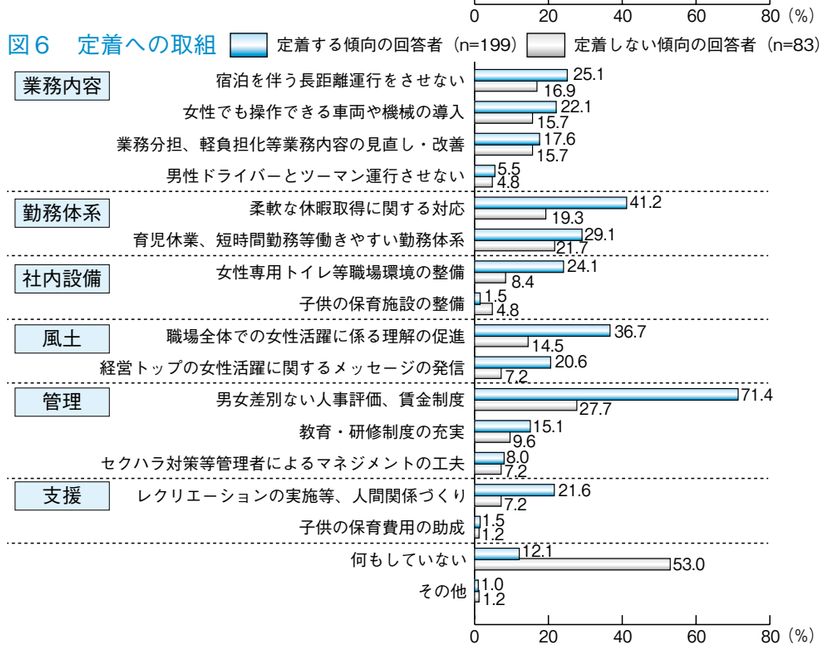


図7　雇用のメリット

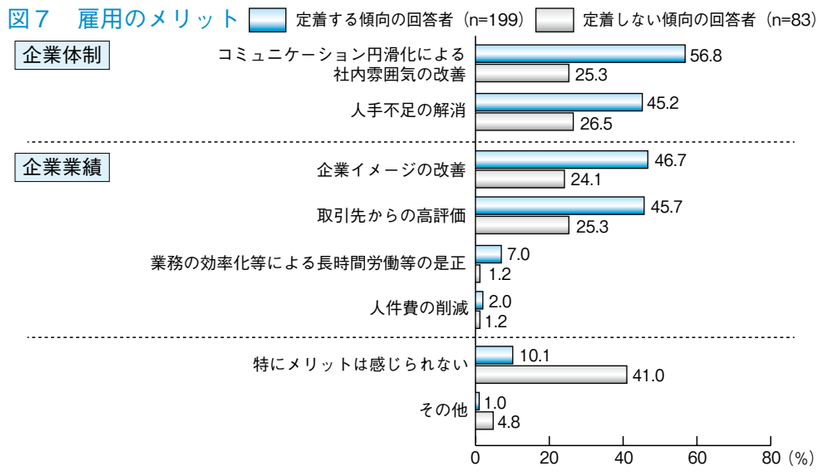


図8　管理者

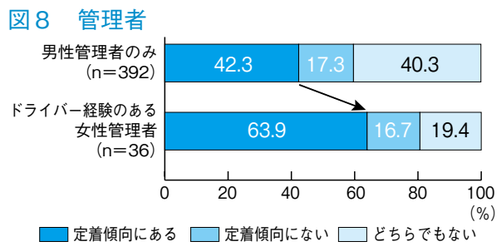
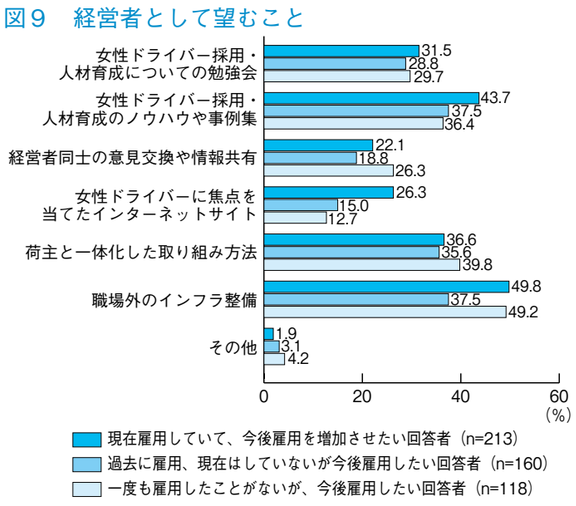


図9　経営者として望むこと



6 女性ドライバーを巡る課題と今後の方向性

区分	実態・問題・課題等		今後の方向性
雇用実態	・回答事業者の約４割は女性ドライバーを雇用しているが、約６割は雇用に至っていない。 ・女性ドライバー数は増加傾向にあり、正社員化も進んでいる。 ・40 代が全体の５割以上を占めている一方で、20 代～ 30 代の若手ドライバーは少ない。		【事業者】 ・若年者の人材確保が困難な状況の中、事業者は潜在的労働力である女性の雇用に積極的に取り組む必要がある。 ・女性ドライバーを積極的に活用し、かつ定着している事業者の成功例を参考にして、自社における女性ドライバー採用の必要性について検討する。
採用実態	・採用方法は、知人等からの紹介、ハローワーク、折り込みチラシ・フリーペーパーが主流で、インターネットの利用は少ない。 ・女性の活躍や働きやすさをアピールしながら採用活動を行っている事業者もいるが、多数の事業者は特別な工夫は行っていない。 ・人材募集は行っているが、女性からの応募は少ない状況である。		【事業者】 ・社内のインフラ整備や業務改善を行い、募集段階において、女性採用や女性活躍についての自社の積極的な姿勢を示すことができるようにする。 ・ハローワークやインターネット等複数の媒体での採用活動を行い、かつ女性で未経験者でも積極的に受け入れる姿勢をアピールする。
定着実態	定着傾向にある事業者	・女性を雇用することのメリットを感じている。 ・評価制度や賃金体系は、性別に関係なく適用している。 ・女性管理者の数は少ないが、女性管理者の存在と定着に肯定的な関連性がある。 ・勤務体系や業務見直しに課題を感じている。 ・助成金制度を活用している事業者は少ない。	【事業者】 ・柔軟な勤務体系（短時間勤務、ワークシェア、休暇取得等）の導入を検討する。 ・定着促進に向けた男女の区別ない評価制度、安定した賃金体系の構築を進める。 ・女性専用施設（トイレ、更衣室、休憩室）の整備、省力化装置の導入を進め、女性ドライバーの定着促進を図る。 ・女性ドライバーの受け入れに関する理解促進について、社内への周知や教育研修（女性のマネジメントやセクハラ対策等）を実施する。 ・女性管理者の積極的な登用により、女性ドライバーが活躍し、定着しやすい社内環境を作る。 ・積み込み・取卸し作業や発着時間の見直しに関し、荷主や取引先と協働的な取り組みを図り、女性ドライバーが働きやすい環境を構築する。 【トラック協会等】 ・女性ドライバーの活躍について、一般社会に向けてアピールする。 ・女性ドライバーの雇用・定着に関する各種セミナー（セクハラ対策、労務管理、ドライバー教育や管理者育成、働き方改革等）の開催。 ・女性が定着している事業者の優良事例の周知。 ・女性活躍に係る国の助成金等活用の周知。
	定着傾向にない事業者	・業務改善や社内体制の整備に関する取り組みが不十分である。 ・女性ドライバーに対する理解がやや不十分な傾向にある。 ・女性を雇用すること自体に不安を感じている。 ・男性管理者のみという事業者が多い。 ・助成金制度を活用している事業者は少ない。	

中小運送事業者における
事業承継特集Ⅱ

少子高齢化問題が深刻化の一途をたどる我が国で、近年後継者難に苦しんでいる中小企業が増加傾向にある。経営者の高齢化が広がりつつある中、若い経営者等への事業承継が円滑に進まなければ、最終的に廃業を選択せざるを得ない企業が続出し、今後全国で多くの雇用の場が失われることも懸念される。中小企業においては、事業承継問題は待ったなしの状況にあるといえるだろう。

そこで本特集では、昨年に引き続いて4回にわたり、事業承継に踏み切った中小運送事業者における事例を紹介。実際に行われた事業承継に関する取り組みや、事業承継前後における問題点への対応などについて取り上げていく。

今回は、平成27年に、父親である前社長から現社長への事業承継を行った、東松山運輸㈲（関口修代表取締役）の取り組みについて紹介する。

第1回 親族内承継①　東松山運輸㈲（埼玉県東松山市）

先代の意志を受け継ぎながら変化を加える
「顔の見えるコミュニケーション」で経営基盤を強化

受け継がれてきた会社の歴史を守りたい 13年間の商社勤務を経て入社

関口 修
代表取締役

東松山運輸㈲は、現社長の祖父である関口末吉氏によって昭和30年に設立された運送会社である。平成2年には、現社長の父親である関口栄一氏が2代目社長に就任している。

さて、現社長である関口修氏は、祖父から父親へと受け継がれてきていた同社の様子を目の当たりにしながら育ってきたが、小さい頃は家業を継ぐことは考えていなかったという。

また、大学卒業を前に就職活動を行うにあたっても、父親や専務取締役を務める母親（関口鈴子氏）から、直接「家業を継いでほしい」という話を聞かされたことはなかった。そのため、修氏は大学卒業後に東京の商社に就職している。

商社に就職して10年ほどが過ぎたある日、修氏は父親と母親から「わが社を継いでくれないか」と相談された。当時父親は還暦を迎えており、体力的にも精神的にもこの先いつまで経営の最前線にいられるかは分からない。「祖父から父親へと受け継がれてきた会社の歴史を、ここで途切れさせてはいけないと感じました。私は長男であり、家業を継ぐのはある意味責務ではないかと考え、両親からの話を受けて会社を継ぐ覚悟を決めました」（関口修社長）と、入社を決断。勤めていた商社に辞表を提出した。

ただ、新卒で入社し、10年勤務してきた商社は、簡単に修氏を退職させてはくれなかった。退職を告げた翌年には、上司である部長が同社を訪れ、「うちを辞めるな」と慰留されたこともあった。それでも修氏の決意は固く、辞意を表明してから3年後となる19年にようやく商社を円満退社して、同社に入社した。その時、修氏は34歳、栄一氏は64歳であった。

運行を終えたドライバーに対しお茶を出して毎日話をするようにしている

事業承継は遅かれ早かれやってくる 早めの業務委譲で承継がスムーズに

修氏は入社後、営業主任として近隣顧客への営業活動を行った。また、ドライバーとして4ﾄﾝ車に乗務した。5年ほどのドライバーとしての経験の中で、修氏は荷物の効率的な積み込みなどといった、運送会社の従業員としての基本を学んでいった。

24年に専務取締役に就任した頃から、将来の事業承継を見据えた動きが始まっていく。まず、顧客との会合やトラック協会の会議などへの出席を先代社長から引き継ぐとともに、税理士法人が運営する若手育成塾に参加し、経営手法を学ぶ一方で、他社の後継者候補たちと交流を深めていった。また、Gマークの取得にも取り組んだほか、社員の意識改革を図るために月1回のミーティングを行い、輸送サービスの高品質化に尽力していった。さらに、この頃には修氏の妻も会社に入り、これまで母親が行っていた経理業務を引き継いだ。

将来の経営者として実績を積む中、26年に先代社長から「事業承継をしないか」と話があった。その頃には、修氏が実質的に業務全般を行っていたこともあり、二つ返事で承諾した。当時、修氏は40歳を過ぎており、付き合いのある運送会社の社長や荷主の責任者なども修氏と同年代の人に代替わりしていた時期だった。これらの人から、「事業承継は遅かれ早かれ行うものだから、できれば早く事業承継を済ませ、親を楽にしてあげたほうがいい」とアドバイスを受けていたことも、修氏の背中を押した。

先代社長からの事業承継の準備期間として1年間を充て、修氏は経営基盤強化に向けた取り組みを加速していった。

最初に手がけたのが、経営体制の整備であった。それまで社内で事務作業等にあたっていたのは、父親と母親、修氏、そして事務社員1人であったが、新たにドライバー1人を配車係に登用し、社内での業務にあたらせた。修氏が入社する前は、父親がドライバーとしてトラックに乗務し、母親が主に社内業務や社外対応を行っていた。修氏が入社してからは、配車から荷物の積み込み、そして運転、さらには社外対応などを修氏が一手に引き受けていた。しかし、それでは修氏の負担が大きくなってしまう。また、予期せぬ急な対応が求められた場合に、対応できなくなる可能性も高い。そこで、配車係を新たに配置し、修氏は社長としての業務に専念できるような体制にした。

また、社員と直接会話することで議論を深め、「会社をより良い方向にもっていきたい」という思いから、ドライバーが運行を終えて戻ってきたら、事務所の円卓に座ってもらい、全員にお茶を出して毎日話をするようにした。これは、ドライバーが抱えている悩みを社員みんなで解決するためのいい機会にもなっている。

関口修氏㊨は平成27年、先代社長の栄一氏㊧から代表取締役を引き継いだ

同社では、事業承継を行う前から実質的に先代社長からの業務委譲が進んでいた。そのため、この1年間で大変だったことや苦労したことは特になかったという。また、社員には事業承継の直前に社長交代を告げたが、それ以前から修氏が経営の中心として業務を行ってきたこともあって、反対もなくすんなり社長交代が受け入れられた。

27年7月1日、修氏は42歳で3代目の代表取締役に就任した。

ホームページや「5か年計画」の作成を通じ 自社の価値や進むべき道を明確化

これから事業承継を行う事業者へのアドバイスについて、修氏に聞いた。

「事業承継を行うにあたっては、先代の社長の意志を受け継ぎつつも自分なりのビジョンをもち、小さなことでもいいので、新たな変化を加えていったほうが良いと思います。お客様や取引先の皆様も、そこを期待しているのではないでしょうか」（同）

同社においても、次のような施策に乗り出し、歴史ある会社に新たな変化を加えていった。

①自社ホームページの作成

同社では以前から社是や経営理念などが存在したが、社員の中であまり意識されていない部分があった。そのため、ホームページにこれらをアップすることで、会社の社是や経営理念を明らかにした。また、これまでの自社の歴史も掲載し、「歴史のある自社を守っていく」という意識を高揚。さらに、若いドライバーの確保を図るため、人材募集に関するPRも充実させている。

ホームページの作成により、これまでぼんやりしていた会社の価値や進むべき道が明確化されたことで、修氏自身の経営者としての意識も高まったという。

②「5か年計画」の作成

将来にわたる自社の経営継続・拡大を図るため、将来の顧客数や車両数の目標、業務拡大のための車庫用地の購入計画などを「5か年計画」としてまとめた。計画の作成・実施にあたっては税理士との連携を密にし、実効性のある計画にするようにしている。

③労務士との顧問契約締結、就業規則等の見直し

労務管理の見直しを図るため、労務士と顧問契約を締結し、就業規則を現在の働き方に合うような形に見直した。また、時間外労働時間などの明確化を図るため、給与明細書の変更などを行っている。

④取引先とのコミュニケーション深化

取引先には修氏が自ら小まめに訪問するようにし、顧客との信頼を深めている。コミュニケーションを深めていく中で、新しい仕事の獲得にも繋がっているという。

⑤「報連相（報告・連絡・相談）」の強化

同社では、今年のスローガンを『『報連相』の強化』と定めている。配送が終わった時には、ドライバーに「終了コール」として事務所に電話を入れさせているほか、社内ミーティングの中で「現場で何かあったら、すぐ連絡するように」と注意を促している。

⑥毎週月曜日に朝礼を実施

今年から、修氏と妻、配車係、事務員の4人で、毎週月曜日に朝礼を実施している。4人がローテーションでスピーチを行い、情報共有に繋げている。

なお、④～⑥の取り組みに関しては、パソコンやスマートフォンの普及により、コミュニケーションの手段が大きく変容している中で、「直接取引先を訪ねたり、社員と向き合って直接会話することで、メールの文章だけでは伝えきれないお互いの気持ちを通い合わせていきたい」――という、修氏の強い思いが込められている。

「細かいサービスやアットホームな雰囲気を忘れずに、顔の見えるコミュニケーションを大切にする」という同社の姿勢が、これらの取り組みに反映されているといえよう。

修氏が代表取締役に就任してから2年が過ぎた。同社では様々な取り組みを通じて、着実に経営基盤強化が進められている。

社内のことには口出ししない会長 後継者への信頼が会社を大きく伸ばす

ところで、親子間での承継において問題になることが多いのが、先代社長と後継者の役割分担である。「船頭多くして船山に登る」ということわざもあるように、トップとして指図する人が多すぎるとかえって会社としての統率がとれなくなってしまう。

同社では、修氏の社長就任とともに、先代社長の栄一氏は会長に就任した。ただ、会長は普段は会社に出社せず、たまに会社にやってきても敷地の草むしりなどを行い、昼前には自宅に帰ってしまうという。

「先代社長はできるだけ、後継者へは口を出さないほうがいいと思います。志高く、先代社長の意志を受け継ごうと頑張っている後継者は、本当に様々なことを熟慮されていると思います。先代社長にその都度口を出されると、嫌になってしまうこともあると思いますので、先代社長は後継者のことを信頼し、後継者が困っている時や失敗しそうな時にだけ、アドバイスをしてあげるといいのではないでしょうか」（同）

家族経営のアットホームな雰囲気の事業者においては、事業承継がスムーズに行われること、そして事業承継後も先代と後継者がそれぞれの立場をわきまえて家業にかかわっていくことで、会社の温かい空気感が維持されるのである。

（取材協力）東松山運輸㈲
関口修代表取締役

同社では建築資材を中心に、収納家具などの輸送を手がける

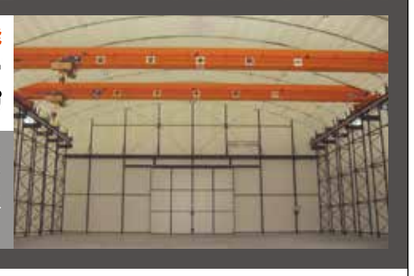
会社概要

会社名	東松山運輸有限会社
代表者	関口 修 代表取締役
所在地	埼玉県東松山市下唐子 1153-56
設　立	昭和 30 年 7 月
資本金	300 万円
従業員数	24 人
所有台数	23 台

●信頼の実績
ハイブリッドタイプ
営業倉庫として現在活躍中の、スタンダードなハイブリッドフレックスハウス。

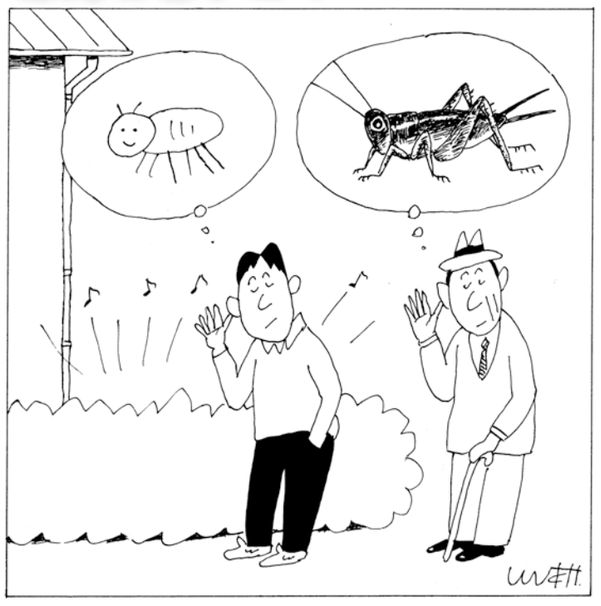
●要望に応えて新登場！
ハーフハイブリッドタイプ
コストを抑えた、ハーフハイブリッドもラインナップに加わりました。

●多用途展開に対応可能
クレーン付きタイプ
大型クレーンの設置により、作業効率をアップ。フォークリフトが不用のため、通路スペースも有効活用できます。



環境改善貢献企業
MakMax 太陽工業株式会社
http://www.tentsouko.com/
東京本社　〒154-0001 東京都世田谷区池尻2-33-16 tel：03-3714-3317
大阪本社　〒532-0012 大阪市淀川区木川東4-8-4 tel：06-6306-3085
仙台 tel：022-227-1364／さいたま tel：048-667-7651／千葉 tel：043-243-4770
浜松 tel：053-412-2100／名 古 屋 tel：052-541-5115／広島 tel：082-261-1251
北九州 tel：093-541-3901
一級建築士事務所／特定建設業者大臣許可(特-23)第381号／(一社)日本膜構造協会正会員

ほんのヒトコマ ［第4回］ 前川しんすけ



虫に詳しい人（右）と詳しくない人（左）

法令○×クイズ ～大地震発生時の措置等～

【解答】4面に問題

❶○（教則第10章第3節2 緊急地震速報が発表されたとき）車を運転中に緊急地震速報が発表されたことを知ったときは、運転者は、周囲の状況に応じて、あわてることなく、非常点滅表示灯をつけるなどして周囲の車に注意を促した後、急ブレーキを避け、緩やかに速度を落とす。

❷×（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴ア）車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。

❸○（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴エ）車を運転中に大地震が発生し、車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておくこと。

❹×（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴エ）車を運転中に大地震が発生し、やむを得ず道路上に車を置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。

❺○（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑵ア）津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

中小運送事業者における 事業承継特集Ⅱ

中企庁「中小企業白書」にみる事業承継のトレンド

中小企業・小規模企業の中には、経営者の親族や役員・従業員に事業承継していこうとする経営者もいれば、第三者に事業を譲渡・売却・統合（M&A）することで次世代に引き継ぐ経営者もいる。また、経営者の高齢化や後継者難を背景に、やむを得ず廃業を選択する中小企業・小規模企業も存在する。

ここでは、中小企業庁がまとめた2017年版「中小企業白書」をもとに、近年の事業承継のトレンドについて3回シリーズで紹介していく。

なお、中企庁では、運輸業について「中小企業者」を「資本金3億円以下もしくは従業員数300人以下の企業」と位置付けており、その中でも「小規模企業者」については「従業員20人以下の企業」と位置付けている。

事業承継に関する準備状況および課題①

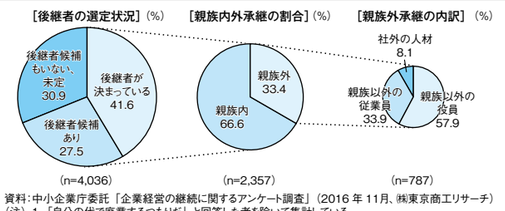
①後継者選定状況・親族外承継の現状 小規模法人では親族内承継が中心に

図1は、中規模法人について、また図2は個人事業者を除く小規模法人について、後継者の選定状況・親族内外承継の割合、親族外承継の場合の内訳をまとめている。

中規模法人では、後継者が決まっている割合は4割超であり、後継者候補がいる者も合わせると約7割を占める。こうした後継者・後継者候補との関係を親族内・親族外に分けると、親族外を後継者・後継者候補とする割合は33・4％となっており、その内訳をみると「親族以外の役員」が57・9％、「親族以外の従業員」が33・9％となっている。一方、「社外の人材」は8・1％に留まっており、社内の人材が大半を占めている。

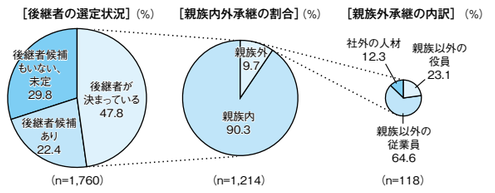
一方、小規模法人をみると、後継者が決まっている割合は約半数で、後継候補者がいる者も合わせると約7割と、中規模法人とほぼ同じ割合となっている。しかし、後継者・後継者候補との関係を親族内・親族外で分けると、親族外を後継者・後継者候補とする割合は9・7％と、中規模法人に比べると極端に低くなっている。これにより小規模法人においては、親族外承継はまだ有力な選択肢となっていないことが分かる。

図1　後継者選定状況・親族外承継の現状（中規模法人）



資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）
（注）1.「自分の代で廃業するつもりだ」と回答した者を除いて集計している。
2. 後継者または後継者候補について、「その他」と回答した者を除いて集計している。
3. ここでいう親族内とは、後継者または後継者候補について「配偶者」、「子供」、「子供の配偶者」、「孫」、「兄弟姉妹」、「その他親族」と回答した者をいう。

図2　後継者選定状況・親族外承継の現状（小規模法人）



資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）
（注）1.「自分の代で廃業するつもりだ」と回答した者を除いて集計している。
2. 後継者または後継者候補について、「その他」と回答した者を除いて集計している。
3. ここでいう親族内とは、後継者または後継者候補について「配偶者」、「子供」、「子供の配偶者」、「孫」、「兄弟姉妹」、「その他親族」と回答した者をいう。

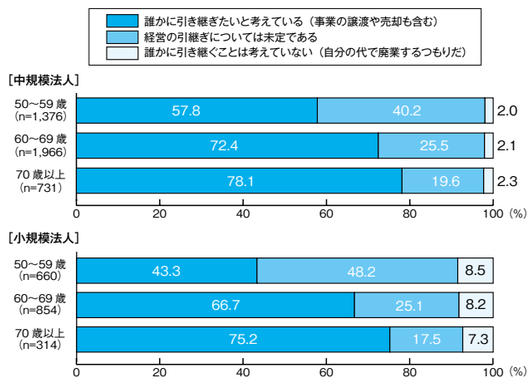
②経営者の年代別にみた事業承継の意向 年を重ねるに連れて承継への希望高まる

図3は、中規模法人と個人事業者を除く小規模法人について、経営者の年代別にみた事業承継の意向をまとめている。

中規模法人では、50～59歳の経営者でも57・8％がいずれ「誰かに経営を引き継ぎたい」と考えており、年代が上がるにつれてその割合も高くなっていくことが分かる。

一方、小規模法人では、中規模法人に比べると「誰かに引き継ぎたいと考えている」割合は低いものの、70歳以上になると75・2％の経営者が「経営を誰かに引き継ぎたい」と考えている。

図3　経営者の年代別にみた事業承継の意向

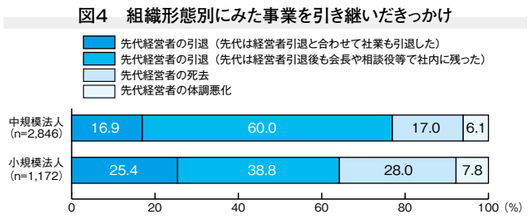


資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）

③事業を引き継いだきっかけ「先代経営者の引退」が承継の契機に

図4は、組織形態別に事業を引き継いだきっかけをみたものである。中規模法人や小規模法人では、「先代経営者の引退」をきっかけとして事業を引き継いでいる事業者が多い一方、「先代経営者の死去」や「先代経営者の体調悪化」をきっかけに、事業を引き継いだ事業者も一定割合みられる。

図4　組織形態別にみた事業を引き継いだきっかけ



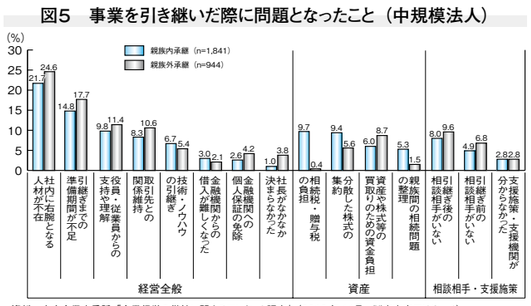
資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）
（注）1.「中規模法人」は中規模法人向け調査を集計、「小規模法人」は小規模事業者向け調査を集計している。
2. 2代目以降の経営者と回答した者を集計している。

④事業を引き継いだ際に問題となったこと 事業承継のネックとなる「準備不足」

図5は中規模法人について、また図6は個人事業者を除く小規模法人について、事業を引き継いだ際に問題となったことをまとめている。

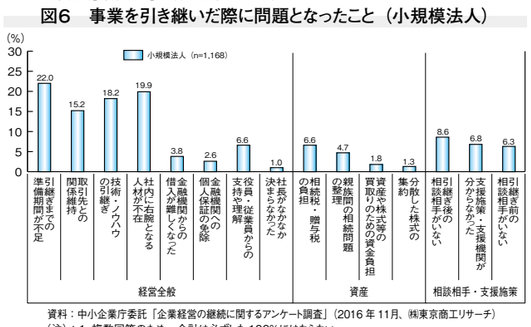
中規模法人では、事業を引き継いだ際に問題となったことを、親族内外承継の別にみている。経営全般に関しては、「社内に右腕となる人材が不在」、「引継ぎまでの準備期間が不足」が上位になっており、親族内承継に比べて親族外承継で割合が高くなっていることが分かる。また、資産面に関してみると、親族内承継では「相続税・贈与税の負担」と回答する割合が高い一方、親族外承継では「資産や株式等の買取りのための資金負担」と回答する割合が高い。

図5　事業を引き継いだ際に問題となったこと（中規模法人）



資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）
（注）1. 複数回答のため、合計は必ずしも100%にはならない。
2. 2代目以降の経営者と回答した者を集計している。
3. ここでいう親族内承継とは、先代経営者との関係について「配偶者」、「子供」、「子供の配偶者」、「孫」、「兄弟姉妹」、「その他親族」と回答した者をいう。また、ここでいう親族外承継とは、先代経営者との関係について「親族以外の役員」、「親族以外の従業員」と回答した者をいう。先代経営者との関係について「その他」と回答した者を除外して集計している。
4.「その他」、「特にない」の項目は表示していない。

図6　事業を引き継いだ際に問題となったこと（小規模法人）



資料：中小企業庁委託「企業経営の継続に関するアンケート調査」（2016年11月、㈱東京商工リサーチ）
（注）1. 複数回答のため、合計は必ずしも100%にはならない。
2.「その他」、「特にない」は表示していない。
3. 2代目以降の経営者について集計している。

［まとめ］次世代への事業承継には、「計画的な準備」が何よりも大切

事業を引き継いだ際に問題となったこととして、「準備期間不足」や「社内に右腕となる人材がいない」ことを挙げる中小企業が多い。

これらのことから、経営を譲る側の経営者が承継には時間がかかることを認識し、実際に後継者に経営を引継ぐ前から、計画的に引き継ぎに向けた社内体制の整備や人材育成を進めることが、円滑な事業承継の実現に繋がるといえる。

小規模法人では、「引継ぎまでの準備期間が不足」、「取引先との関係維持」、「技術・ノウハウの引継ぎ」が上位になっているほか、「社内に右腕となる人材が不在」と回答する割合も高い。

食の新旧街道を行く ―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家　向笠 千恵子

113「滋味のふるさと①」もちもち、六田麩

山形県はかつての最上川舟運のおかげで、雰囲気が華やかだ。たとえば米は酒田港に集められて北前船で大阪まで運ばれ、紅花は舞妓の口紅原料や、友禅染などの染料として京都に向かった。船がトラック便の役を果たしていたわけである。

帰り船の積み荷は一口のうちでも特に六田麩街道と呼ばれる。ただし、今は国道13号がバイパスになっている。

京都や金沢の麩は高級食品のイメージだが、東根の場合は日常食材だ。小麦のたんぱく質がとれる大事な保存食なのだ。

日本人はもちもち感が大好きで、麩の人気も、実は、もちもちにある。麩の原料は、小麦粉の「グルテン」というたんぱく質。桶に小麦粉と水を入れ、練っては洗いを繰り返し、でんぷん質を洗い流すと生成り色をしたグルテンだけが残る。そのままでは弾力が強すぎるから、もち粉を混ぜて軟らかく練り上げるのだ。

六田の奥山製麩所の変わり麩は、粟、よもぎ、ごま、かぼちゃ、紅花で、それぞれの風味に加えて生麩のうま味、きめ細かくなめらかな舌あたりが見事に調和していた。

でも、生麩は長持ちしない。それで、焼き麩が工夫された。特に車麩は長さ2㍍もある鉄棒に巻きつけて焼くので、まるでフランスパンのバゲットを回転させているような迫力だ。

車麩は水で戻してから煮ると、煮汁をよく含む。弾力が強いのにしなやか、生地がしっかりしているのになめらかだから、噛み心地もごちそうである。

にいうと上方文化だが、食文化も導入された。とりわけ喜ばれたのは麩で、東根市の六田地区では、今も麩の専門店4軒が元気に製造している。

このあたりは、小麦がよくとれ、湧水が豊富だったため、江戸時代後期から麩づくりが盛んになった。それで、羽州街道流すと生成り色をしたグルテンだけが残る。そのままでは弾力が強すぎるから、もち粉を混ぜて軟らかく練り上げるのだ。

（むかさ・ちえこ）

PA-MAN　インターネットからもご注文お受けします。http://Pa-man.shop/

アルミ・リア・バンパー トラック用

バンパーカバー（メッキ）付
大型 トラック用
26,800円 税別～33,380円 税別
6～8t・中型 トラック用　車検対応
24,800円 税別～31,330円 税別
●2012年7月以降の新基準にも適合
●強力焼入 アルミ
※車検用突入防止装置計算書付（2012年7月以前）
※アルミリアバンパー法規適合性判断書兼試験成績表付（2012年7月以降）

バンパーカバー（ブラック）付 New
●アルミ・リア・バンパーに、ブラックカバー仕様が新登場!
車検対応
※仕様、適合車種、価格はメッキカバー付と同じです。

インターネットで簡単発注!! パーマンショップが新規会員大募集中
今がチャンス!
初回新規会員登録で、お買い上げ総額5,000円以上に利用できる1,000円分のクーポンプレゼント!　今まで電話・FAXのみでご注文いただいていたお客様も、新規会員として登録できます。詳しくはパーマンショップをご覧ください。
※すでに会員登録をすませている方は対象外です。

※詳しい仕様は弊社カタログ・ホームページでご確認ください。

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション　信頼の3年保証
http://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

グリーン経営認証制度とは：
グリーン経営は、国土交通省の「環境行動計画」の政策となっている環境マネジメントシステムです。その認証制度は、グリーン経営推進マニュアルに基づき環境問題に取組む事業者（トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運）を、当財団が第三者認証機関として認証登録するものです。

認証取得後8トン以上のトラックで3.4%の燃費向上、車両故障件数16.5%減少。
交通事故発生件数24.2%減少など（グリーン経営認証取得による効果・平成27年版より）
環境改善にとどまらない効果。

グリーン経営講習会開催のご案内

対象業種	日時		場所	主催	お申込先
トラック バス、タクシー	9月 6日（水）	13時30分～16時30分	福井商工会議所ビル 2階 会議室D 福井県福井市西木田2-8-1	中部運輸局	グリーン経営ホームページ https://www.green-m.jp/ エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
トラック バス、タクシー	9月27日（水）	13時30分～16時30分	OKBふれあい会館 4階 403小会議室 岐阜県岐阜市薮田南5-14-53	中部運輸局	
トラック	9月29日（金）	13時30分～16時30分	滋賀県トラック総合会館 3F会議室 滋賀県守山市木浜町2298番地の4	近畿運輸局	
トラック バス、タクシー	10月 5日（木）	13時30分～16時30分	TKP大宮ビジネスセンター 5階 カンファレンスルーム5 埼玉県さいたま市大宮区仲町2-26 富士ソフトビル	関東運輸局	
トラック	10月19日（木）	14時00分～17時00分	くまもと県民交流館 パレア 9階 会議室4 熊本県熊本市中央区手取本町8番9号 テトリアくまもとビル	九州運輸局	九州運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎092-472-3153
トラック	10月24日（火）	13時30分～16時00分	富山県トラック協会 3階研修室 富山県富山市婦中町島本郷1番地5	北陸信越運輸局	北陸信越運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎025-285-9152

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。 既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

「出前説明会」受付中！　荷主企業や元請物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団の担当者が出向き、グリーン経営について説明する取組です。

「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営ホームページ https://www.green-m.jp/

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第14回「キャリアカードライバー（トレーラによる商品車輸送）」打野 久美子さん（東奥陸送㈱・岩手県）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第14回目は、「キャリアカードライバー（トレーラによる商品車輸送）」のお仕事です。東奥陸送㈱岩手営業所（岩手県金ケ崎町）の打野久美子さんが登場します。

吉岡所長に訊く！ 「仕事の吸収力」に秀でた未経験者を積極的に採用

吉岡九二弘
岩手営業所長 兼
営業統括部長

当営業所のドライバーは、約3分の2が未経験採用で入社しています。商品車輸送において、例えば積込を行う場合、1台につき約210項目もの作業手順があり、その手順は車種によって異なります。あらゆる車種に関する細かな取扱手順を頭で理解し、身体で覚える必要があるキャリアカードライバーに必要なのは、「仕事を覚える吸収力」であり、その力を備えた人材こそが未経験者であると私は考えています。

また、当営業所には女性ドライバーが在籍していたことがなく、かねがね女性ドライバーを採用したいと思っていたところに、「大型ドライバー経験はあるがトレーラへの乗務は未経験」という打野からの応募がありました。当時居住していた滝沢市からこちらへ転居してでもこの仕事がしたい、という彼女の強い意志が採用の決め手です。運転技術も高く、荷主先からもお褒めの言葉をいただいています。

当営業所のある胆沢郡金ケ崎町には、独自の助成制度「トラガール育成補助金」（※別項参照）があり、打野はその第1号ドライバーになりました。彼女の明るくハキハキとした仕事ぶりが、会社全体を明るくしてくれています。

東奥陸送 株式会社
岩手営業所

［代表取締役社長　杉田 忠敬］

岩手営業所所在地	岩手県胆沢郡金ケ崎町西根中ノ町 89-1
資本金	2,000万円
設立	昭和43年
従業員数	24人（ドライバー22人、うち女性1人）
車両数	12台（大型トラック1台、トレーラ11台）

close-up! 手順の細やかさと正確さが求められるキャリアカーへの積込作業！

打野さんの運転するキャリアカーは、上段に3台、下段に3台が積載できる6台積み。その作業手順をリポートする。

A

キャビンから降りてグローブをはめ、輪止めをする。

B

ひとつずつの動作を、指差呼称しながら確認していく。まずは収納されていた道板を出して車両最後部に装着。道板の先端には、車を載せる際の、車と道板の間隔を確保するためのゴム板を置く。

油圧シリンダーのボタンを操作して、最後輪のタイヤ2つを外側に出し、車を積み込みやすいようにする。上段のフロアを傾け、上段から道板の下までがきれいなスロープになるようにする（写真A）。

C

D

ドライバーは、その日積載する6台の車種を考慮して上下段への積載順を考え、商品車を広大なヤードへ探しにいく。目的の車両の前に着いたら、車両のフロントガラス内部に貼られた車体番号を照合。それが終わったら車に乗り込み、キャリアカーの停車場所まで運転して運んでいく。タイヤが道板の中央に来るようにバックでぴたりと車をつけてから（写真B）、降車。車の前にまわり

E

F

こんで、まっすぐ積み込むことができるか、車の幅がキャリアカーの積込スペースにきれいにおさまっているかどうかを目視で確認する（写真C）。

確認後、車の向きを考慮して前進ないしバックで乗り上げ（写真D）、最後は微調整を加えながら車を載せ、停める。この日は、クラスの異なる4車種を積載する運行であったため、1台ごとに車幅を確認。次の車を載せるため、フロアにカーストッパーをセットする（写真E）。

G

H

上段に3台の車を乗せ終わると、各車両の前2か所・後ろ2か所をワイヤーで固定。ワイヤーをフックにかけ、ジャッキで締め上げて固定していく（写真F）。お客様にひとつも傷のない新車を届けるために、細心の注意を払いながら固縛する。

I

上段を積み終えたら、上段フロアの落下を防止するためのピンを下段の柱に差し込んで固定（写真G）。上段と同様に、フロアを操作しながら積込作業を行う。下段の3台も積み終え、全ての車両を固縛し終えたら、ボタンを押して最後輪のタイヤを収納（写真H・I）したあと、道板を取り外して格納（写真J）。

J

トラガールファイル

打野 久美子（うちの くみこ）さん

トレーラ／キャリアカーに乗るため、転職・転居！
あらゆる種類の車を乗りこなす技術に周囲も太鼓判

- 以前はガソリンスタンドで勤務。常連客だった大型ダンプに乗務する女性ドライバーの姿に憧れ、24歳で大型免許を取得。「トラックドライバーになりたい」という思いが高じ、5年前、ついにトラックドライバーに。中型トラックで中古車を運ぶ仕事をしている際に、車を運ぶ仕事の楽しさに目覚めるとともに、「トレーラに乗りたい」という思いが芽生え、働きながらけん引免許を取得。
- 昨年10月、東奥陸送㈱岩手営業所の「トレーラで車を運ぶことのできる、未経験者歓迎の求人」を見つけ応募。採用後、営業所の近くへ転居し、翌月から勤務。雪深く大変な冬期の研修を無事にクリアし、今年1月にひとり立ち。
- 運転時に心がけているのは、ラジオを聞くこと。「事故や通行止めの情報を得るにはラジオが一番」という、研修の指導を担当した「師匠」の教えに従い、安全運行のための情報収集を実践している。
- 仕事も趣味も「運転」。マイカーで岩手から伊勢神宮まで初詣に行ったことも。「ドライブの際は好きな音楽をかけて、時にはひとりカラオケ状態で運転したりします（笑）」。

担当業務：トレーラによる商品車輸送
勤続年数：10か月
取得資格：大型自動車免許、けん引免許、乙種第4類危険物取扱者

打野さんのある1日の仕事の流れ

打野さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

5:50
出社。車両点検（写真①）のあと、点呼を行う。アルコールチェック、血圧測定（写真②）で健康状態もしっかり確認。

①

6:10
会社を出発（写真③）。

②

6:20
荷主先の自動車工場へ到着。切り返しなしで見事に駐車（写真④）。商品車6台の積込作業を開始。

③

7:15
積込が完了次第出発。

④

8:30
東北道・岩手山サービスエリア（SA）で休憩。このタイミングで朝食をとることも。

9:00
納品先へ向け出発。

11:00
青森県平川市にある納品先へ到着、荷卸しを行う（写真⑤）。1台1台丁寧に洗車してから納品する（写真⑥）。

⑤

11:50
荷卸しが完了次第納品先を出発。

⑥

13:00
東北道・花輪SAで昼食。打野さんがこの日食べたのは、ご当地メニューの「冷やし稲庭うどん」。東北道でイチオシのSAグルメは、花輪SAの「みそチーズたんぽ」（甘いみそとチーズを塗って焼いたきりたんぽ）とのこと。

15:00
帰社。洗車、帰庫点検、日報提出を済ませ、終業点呼を行う。

15:30
退社。

金ケ崎町独自の助成制度！「トラガール育成補助金」とは？

町内の女性の定住人口と、女性の大型トラックドライバーの増加を図る目的で実施されている「金ケ崎町トラガール育成補助金」は、町内の貨物自動車運送事業者が、町外から女性トラックドライバーを正社員として採用し、かつ同町へ転居する場合に交付される助成金で、平成28年度に開始。助成額は正社員1人につき60万円で、打野さんは「金ケ崎町育成トラガール第1号」として認定されている。

打野さんはこんな人！

高橋さん㊧と打野さん㊨

新人としてはかなり速いペースで仕事を覚えており、「できるドライバーだな」と評価しています。

トレーラへの乗務は未経験でしたが、大型ドライバーの経験があることもあってか、入社当初から、同時期に入った新人たちのうちでもずば抜けて仕事ができるという印象でした。覚えがよく、教わったことは確実にこなすことができますし、私たちベテランと大差ないぐらいの内容で作業を行い、ほとんど同じぐらいの時間にちゃんと戻ってくることができます。どこへ行っても通用するレベルには達していると思いますので、入社10か月とはいえ、打野はもう立派な「一人前のキャリアカードライバー」です。

（東奥陸送㈱岩手営業所　高橋充尚さん）

こちら広報室 四季折々 121

2017・9・1

▼今年も猛暑に見舞われた日本列島。その中、帰省客でごった返す東京駅。8月のお盆休みの時期は、構内を移動するだけで体力を消耗します。人の流れは脈略がなく、予想だに出来ません。▼足下が見えない中で、キャリーバッグが縦横無尽に動く様に、恐怖すら感じます。気持ちが故郷に一直線のため、その勢いは誰にも止められません。▼中でも外国人は、大きなリュックを背負い、そして特大のスーツケースを押しています。きっと寸暇を惜しみ日本各地を訪れるのでしょう。まさに人民大移動です。「東洋の神秘」と呼ばれる日本に、かつて見たこともない多国籍の外国人が多数来日しています。▼最近では、その外国人のお目当てのひとつが「農泊」です。大都会から離れて、原風景の残る山村に泊まり、農業を実体験するというものです。宿泊先の古民家に到着後、日本独自の浴衣に着替え、木製の風呂に入り、廊下に座り夕涼み。川魚や山菜など地物を使った夕食に舌鼓をうち、畳に敷かれた蒲団での睡眠は、快適で評判だそうです。▼翌日早朝、田植えの衣装に着替え水田に、慣れない作業も笑顔いっぱいで、何のその。一汗かいた後の昼食は、畦道に敷いたゴザに座り、おにぎりと漬物などを頬張ります。ここでも微笑みが絶えません。いつの間にか外国人を取り巻くように多くの村民が集っていました。異国の地での人間と人間の触れ合いに感動を覚えたに相違ありません。▼村民の平均年齢が70代前半で、将来村を担う人手が減少の一途という、いわゆる「限界集落」がいかに消滅せずに外部の人間をあの手この手で呼び込むか。私ならずとも興味津々です。▼私が埼玉県熊谷市に移り住んだ頃、半径300㍍以内に牛舎が2つありました。いずれも小川の傍にあり15頭ほどの乳牛がいました。牛舎独特の匂いはさておき、乳牛のつぶらな眼に癒されたものです。▼丁度、散歩の途中に牛舎の前で足を止めて見ていたら、「中を見ていくかい」と言われました。「それでは」ということで拝見しましたが、中はかなり狭く、空気の循環も悪く厳しい状態でした。一頭一頭が何かを訴えているかのように私の眼を見ていました。それは「癒しの眼」ではなく、家畜に生まれた悔しさの眼だったのかも知れません。▼熊谷に移り住んで間もなく、2つの牛舎に迫る勢いで住宅が建ちはじめ、それと呼応するように牛舎は無くなりました。あの牛達は何処へ行ったのでしょう。悲しい運命であり切なさを感じます。▼徐々に田圃が埋め立てられ、そこに新築の一戸建住宅が林立する中で、空き家が増える一方です。全国には現在約820万戸の空き家があると言われています。私も、通勤途中に空き家の横を通りますが、庭には雑草が生い茂り、建物が朽ち果てる一方の家からは、得も言われぬ乾いた空気を感じます。深夜にその空き家の横を通ると、時に窓ガラスが割れた2階の部屋から、光る眼がこちらを見ている気がします。誰にも気付かれずに孤独死した魂だけが闇の中で彷徨っているのでしょうか。それはゴルフ場のフェアウェイの芝に深く抉られたディボットのようです。故人の強い思いがひしひしと幾重にも伝わる暗闇の「土中の穴」そのものです。▼米国映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」で有名なマイケル・J・フォックスが主演した1996（平成8）年製作の「さまよう魂たち」に描かれている、交通事故で幽霊と交信出来る能力を身に付けた主人公が、現世で魂が滅びながら次世に行けない幽霊たちと共謀して死神と闘う超常現象に、我を忘れスクリーンを食い入るように見た記憶があります。▼夏のこの時期、身近な場所に魂たちが彷徨っている現実を否定することは出来ません。かく言う私自身、成仏せず現世を彷徨う魂の叫びを体験した一人です！　（山崎薫）

東海電子のアルコール測定＆総合点呼システム 新製品のご案内

全ての点呼を総合管理！
Tenko PRO2

信頼のアルコール検知器がリニューアル！
測定者にも管理者にもさらに便利になりました
測定中の動画を保存！
不正の防止に！
ALC-PROⅡ
Ver 2.5　～アルレコ～

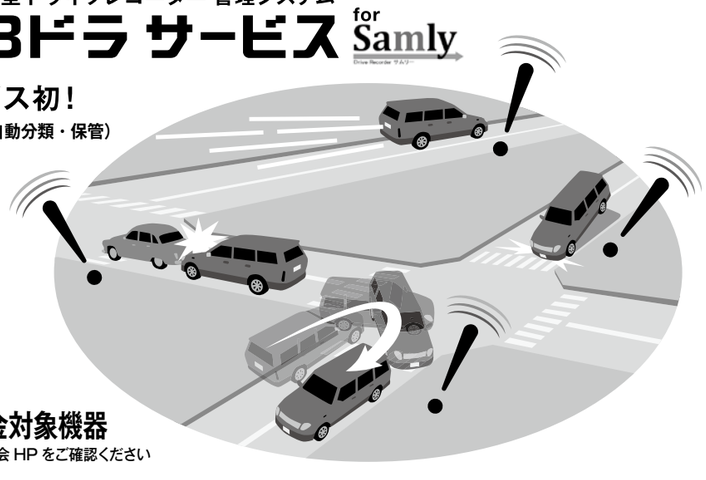
プリンター内蔵型
アルコールチェッカーに
IC免許証リーダー搭載！
免許証の不携帯・期限切れ防止！
ALC-miniⅣ

東海電子株式会社　東京事業所 TEL.042-526-0905　〒190-0012 東京都立川市曙町 2-34-13 オリンピック第3ビル 203号室　http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。

クラウド型ドライブレコーダー 管理システム
WEBドラサービス for Samly

クラウドサービス初！
1動画10秒/300件（自動分類・保管）



トラック協会助成金対象機器
助成金詳細は、各県トラック協会HPをご確認ください

Tiger 株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町 2-1-14　A&Xビル2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

平成29年　公益社団法人 全日本トラック協会　9月21日(木)～30日(土)まで

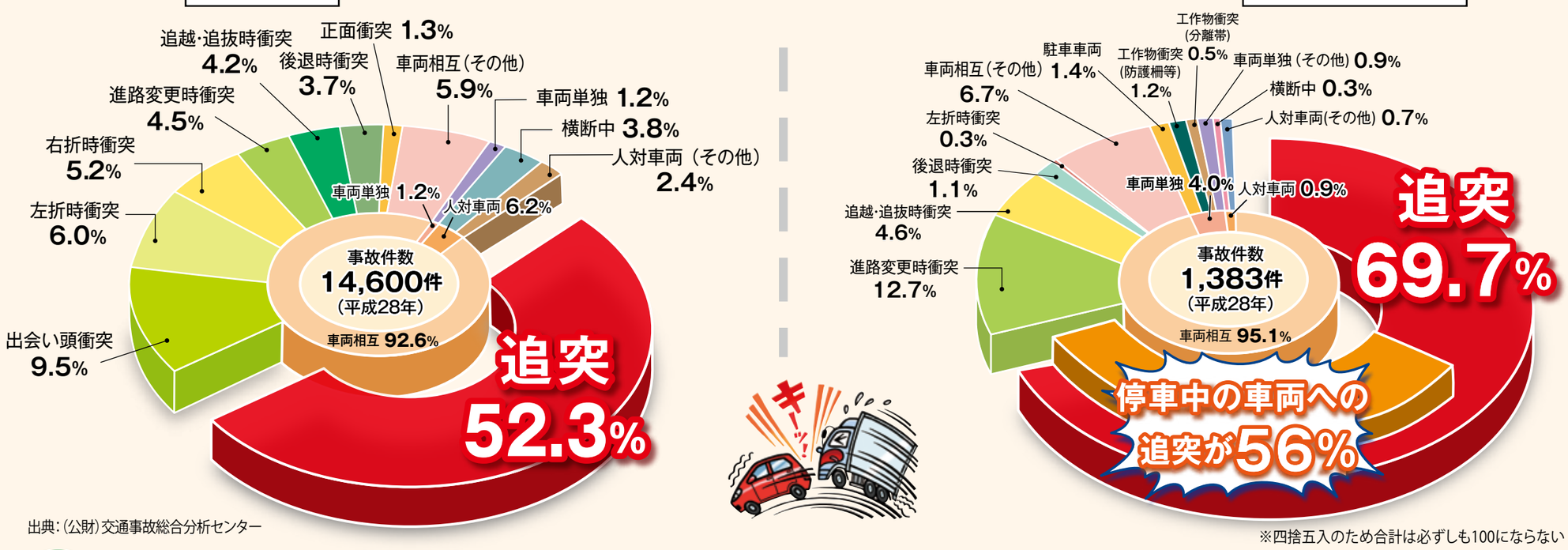
秋の全国交通安全運動

全日本トラック協会では、「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

※死亡事故件数は事業用貨物自動車を第1当事者とするもの（軽を除く）

1 追突死亡事故ゼロをめざして　車間距離・制限速度・健康管理がポイント！

全体　事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成率（平成28年）　高速道路



出典：（公財）交通事故総合分析センター

※四捨五入のため合計は必ずしも100にならない

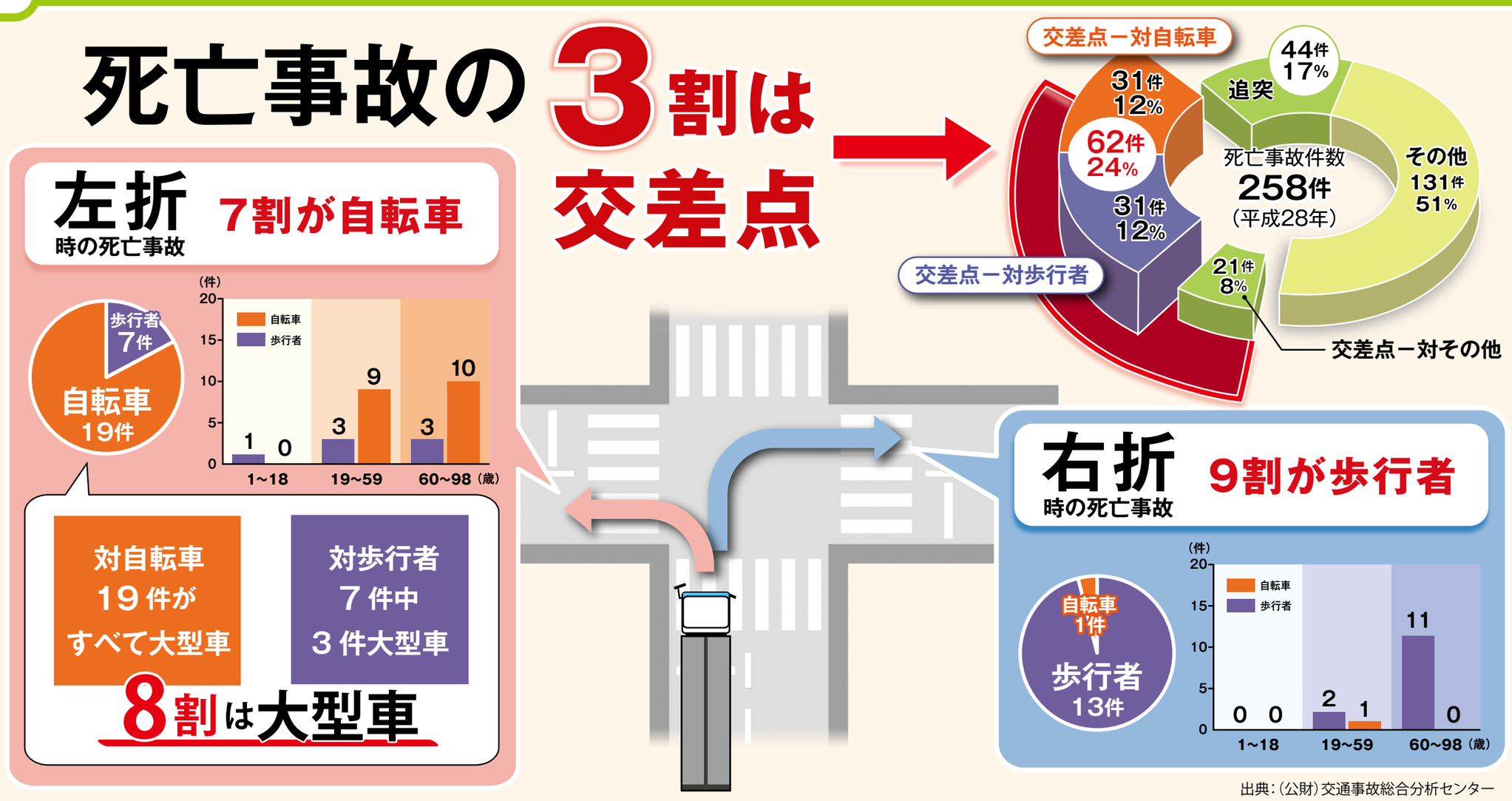
check!

衝突被害軽減ブレーキ搭載車の普及を促進

車両総重量8トン未満の事業用トラックを対象とした全ト協助成事業を実施中

2 左折巻き込み事故ゼロをめざして　右・左折時には歩行者・自転車に注意！

死亡事故の3割は交差点



出典：（公財）交通事故総合分析センター

check!

車載カメラ（左折巻き込み事故防止対策）装着車の普及を促進

車両総重量7.5トン以上の事業用トラックを対象とした全ト協助成事業を実施中

平成29年度 第1回 運行管理者試験問題 貨物

平成29年度第1回運行管理者試験（貨物）が、8月27日（日）に全国47都道府県で実施された。
試験結果については、9月26日（火）午前9時に、合格者の受験番号が（公財）運行管理者試験センターのホームページ（http://www.unkan.or.jp/）に掲載される。また、合否結果は「試験結果通知書」により受験者本人宛てに郵送される。

問題は、1ページから30ページまでの30問です。
答えを記入の際は、各問題の設問の指示に従い解答して下さい。
なお、解答にあたっては、各問及び各選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとして下さい。
また、設問で求める数と異なる数の解答をしたもの、及び複数の解答を求める問題で一部不正解のものは、正解としません。

※問題文は原文のまま掲載しています。

1. 貨物自動車運送事業法関係

問１　貨物自動車運送事業に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業及び貨物自動車利用運送事業をいう。
2. 一般貨物自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。
3. 貨物軽自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業をいう。
4. 貨物自動車利用運送とは、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。

問２　次の記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業法の規定より公表すべきとされている輸送の安全に係る事項として誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 輸送の安全に関する基本的な方針
2. 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
3. 選任されている運行管理者の数
4. 自動車事故報告規則第２条に規定する事故に関する統計

問３　次の記述のうち、貨物自動車運送事業の運行管理者の行わなければならない業務として正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 運転者に対して点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を１年間保存すること。
   一　点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名
   二　点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
   三　点呼の日時
   四　点呼の方法
   五　その他必要な事項
2. 事業用自動車の保管の用に供する自動車車庫を適切に確保し、管理すること。
3. 法令の規定により、運転者として常時選任するため新たに雇い入れた者であって当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前３年間に初任診断（初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したもの。）を受診したことがない者に対して、当該診断を受診させること。
4. 法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であって国土交通大臣の認定を受けたもの（基礎講習）を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者（補助者）を選任すること並びにその者に対する指導及び監督を行うこと。

問４　貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する点呼についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法。以下同じ。）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び［A］を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために［B］をしなければならない。
   一　酒気帯びの有無
   二　疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
   三　道路運送車両法第47条の２第１項及び第２項の規定による点検の実施又はその確認
2. 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対し、対面により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び［C］並びに他の運転者と交替した場合にあっては法令の規定による［D］について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。

A	1. 指導	2. 確認
B	1. 必要な指示	2. 適切な助言
C	1. 運行の状況	2. 貨物の積載状況
D	1. 通告	2. 乗務する運転者の健康状態

問５　次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づき国土交通大臣への報告を要するものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車の運転者がハンドル操作を誤り、当該自動車が車道と歩道の区別がない道路を逸脱し、当該道路との落差が0.3メートルの畑に転落した。
2. 事業用自動車の運転者がハンドル操作を誤り、当該自動車が道路の側壁に衝突した。その衝撃により積載されていた消防法第２条第７項に規定する危険物である灯油の一部が道路に漏えいした。
3. 事業用自動車を含む10台の自動車が衝突し、この事故で５名が負傷した。
4. 事業用自動車が右折の際、原動機付自転車と接触し、当該原動機付自転車が転倒した。この事故で、原動機付自転車の運転者に通院による30日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。

問６　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行等の記録に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上の普通自動車である事業用自動車に運転者を乗務させた場合にあっては、当該乗務を行った運転者ごとに貨物の積載状況を「乗務等の記録」に記録させなければならない。
2. 事業者が、貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める「事故の記録」として記録しなければならない事故とは、死者又は負傷者を生じさせたものと定められており、物損事故については、当該記録をしなければならないものに該当しない。
3. 事業者は、運行管理者の職務及び権限、統括運行管理者を選任しなければならない営業所にあってはその職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の処理基準に関する規程（運行管理規程）を定めなければならない。
4. 事業者は、乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面（輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において、点呼を行う場合にあっては、国土交通大臣が定めた機器による方法を含む。）で行うことができない乗務を含む運行ごとに、所定の事項を記載した運行指示書を作成し、これにより運転者に対し適切な指示を行い、及びこれを当該運転者に携行させなければならない。

問７　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行の安全を確保するために、国土交通省告示等に基づき運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない特別な指導に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、事業用自動車に備えられた非常信号用具及び消火器の取扱いについて、当該事業用自動車の乗務員に対する適切な指導を行うこと。
2. 事業者は、初任運転者等に対し特別な指導を実施した場合は、法令に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を運転者台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を運転者台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を運転者台帳に添付すること。
3. 事業者は、事故惹起運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合又は外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後、再度事業用自動車に乗務を開始した後１ヵ月以内に実施すること。
4. 事業者は、軽傷者（法令で定める傷害を受けた者）を生じた交通事故を起こし、かつ、当該事故前の３年間に交通事故を引き起こした運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受診させること。

問８　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の法令に規定する輸送の安全の確保等に関する次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置しておかなければならない。
2. 事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務日数及び乗務距離を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。
3. 一の営業所において複数の運行管理者を選任する事業者は、それらの業務を統括する運行管理者（以下「統括運行管理者」という。）を選任することができる。
4. 事業者は、死者又は重傷者（法令で定める傷害を受けた者）を生じた事故を引き起こした場合には、これに係る営業所に属する運行管理者（統括運行管理者が選任されている場合にあっては、統括運行管理者及び当該事故について相当の責任を有する者として運輸支局長等が指定した運行管理者）に、事故があった日（運輸支局長等の指定を受けた運行管理者にあっては、当該指定の日）から1年（やむを得ない理由がある場合にあっては、1年6ヵ月）以内においてできる限り速やかに特別講習を受講させなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問９　自動車の登録等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車の所有者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備又は改造のために解体する場合を除く。）、又は自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日（使用済自動車の解体である場合には解体報告記録がなされたことを知った日）から15日以内に、永久抹消登録の申請をしなければならない。
2. 臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から15日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
3. 自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から30日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。
4. 何人も、国土交通大臣若しくは封印取付受託者が取付けをした封印又はこれらの者が封印の取付けをした自動車登録番号標は、これを取り外してはならない。ただし、整備のため特に必要があるときその他の国土交通省令で定めるやむを得ない事由に該当するときは、この限りでない。

問10　自動車の検査等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があったときは、法令で定める場合を除き、その事由があった日から15日以内に、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。
2. 国土交通大臣は、継続検査の結果、自動車が道路運送車両の保安基準に適合しないと認めるときは、当該自動車の自動車検査証を使用者に返付しないものとする。
3. 自動車運送事業の用に供する自動車は、自動車検査証を当該自動車又は当該自動車の所属する営業所に備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
4. 何人も、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けている自動車について、自動車又はその部分の改造、装置の取付け又は取り外しその他これらに類する行為であって、当該自動車が道路運送車両の保安基準に適合しないこととなるものを行ってはならない。

問11　自動車の点検整備等に関する次のア、イ、ウ、エの文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

ア　自動車の［A］は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を道路運送車両の保安基準に適合するように維持しなければならない。
イ　自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又は当該自動車を運行する者は、［B］、その運行の開始前において、国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。
ウ　自動車運送事業の用に供する自動車の使用者は、［C］ごとに国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。
エ　自動車運送事業の用に供する自動車の日常点検の結果に基づく運行可否の決定は、自動車の使用者より与えられた権限に基づき、［D］が行わなければならない。

A	1. 所有者	2. 使用者
B	1. 必要に応じ	2. 1日1回
C	1. 3ヵ月	2. 6ヵ月
D	1. 運行管理者	2. 整備管理者

問12　道路運送車両の保安基準及びその細目を定める告示についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車（法令に規定する自動車を除く。）の前面（被牽引自動車の前面に限る。）、両側面及び後面には、光を光源方向に効果的に反射することにより夜間に自動車の前方（被牽引自動車の前方に限る。）、側方又は後方にある他の交通に当該自動車の長さ又は幅を示すことができるものとして、反射光の色、明るさ、反射部の形状等に関し告示で定める基準に適合する再帰反射材を備えることができる。
2. 自動車（法令に規定する自動車を除く。）の後面には、他の自動車が追突した場合に追突した自動車の車体前部が突入することを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し告示で定める基準に適合する突入防止装置を備えなければならない。ただし、告示で定める構造の自動車にあっては、この限りでない。
3. 自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ（セミトレーラにあっては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離）12メートル、幅2.6メートル、高さ3.8メートルを超えてはならない。
4. 自動車に備えなければならない非常信号用具は、夜間200メートルの距離から確認できる赤色の灯光を発するものでなければならない。

3. 道路交通法関係

問13　車両の交通方法等についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両は、歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。
2. 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により法令に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。
3. 車両は、道路の中央から左の部分の幅員が６メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（道路の中央から右の部分を見とおすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため右側部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）は、道路の中央から右の部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。
4. 一般乗合旅客自動車運送事業者による路線定期運行の用に供する自動車（以下「路線バス等」という。）の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路においては、自動車（路線バス等を除く。）は、後方から路線バス等が接近してきた場合であっても、その路線バス等の正常な運行に支障を及ぼさない限り、当該車両通行帯を通行することができる。

問14　追越し等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両は、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切ってはならない。
2. 車両は、道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分においても、前方を進行している原動機付自転車は追い越すことができる。
3. 車両等は、同一の進路を進行している他の車両等の直後を進行するときは、その直前の車両等が急に停止したときにおいてもこれに追突するのを避けることができるため必要な距離を、これから保たなければならない。
4. 車両は、道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な下り坂の道路の部分においては、前方が見とおせる場合を除き、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。

問15　道路交通法に定める交通事故の場合の措置についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、［A］し、道路における［B］する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちに最寄りの警察署の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における［C］及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに［D］を報告しなければならない。

A	1. 事故状況を確認	2. 負傷者を救護
B	1. 危険を防止	2. 安全な駐車位置を確保
C	1. 死傷者の数	2. 事故車両の数
D	1. 当該交通事故について講じた措置	2. 同乗者の数

問16　停車及び駐車等についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両は、交差点の側端又は道路のまがりかどから５メートル以内の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。
2. 車両は、人の乗降、貨物の積卸し、駐車又は自動車の格納若しくは修理のため道路外に設けられた施設又は場所の道路に接する自動車用の出入口から５メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。
3. 車両等は、その進行しようとする進路の前方の車両等の状況により、横断歩道、自転車横断帯、踏切又は道路標示によって区画された部分に入った場合においてはその部分で停止することとなるおそれがあるときは、これらの部分に入ってはならない。
4. 車両は、消防用機械器具の置場若しくは消防用防火水槽の側端又はこれらの道路に接する出入口から５メートル以内の道路の部分においては、駐車してはならない。

問17　車両等の運転者の遵守事項等についての次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．正当な理由がないのに、著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる騒音を生じさせるような方法で、自動車を急に発進させ、若しくはその速度を急激に増加させ、又は自動車の原動機の動力を車輪に伝達させないで原動機の回転数を増加させてはならない。

2．車両等に積載している物が道路に転落し、又は飛散したときは、必ず道路管理者に通報するものとし、当該道路管理者からの指示があるまでは、転落し、又は飛散した物を除去してはならない。

3．道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは、徐行しなければならない。

4．監護者が付き添わない児童若しくは幼児が歩行しているときは、その側方を離れて走行するよう努めなければならない。

4. 労働基準法関係

問18　労働基準法の定めに関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．使用者は、労働者の国籍、信条又は社会的身分を理由として、賃金、労働時間その他の労働条件について、差別的取扱をしないように努めなければならない。

2．「平均賃金」とは、これを算定すべき事由の発生した日以前3ヵ月間にその労働者に対し支払われた賃金の総額を、その期間の所定労働日数で除した金額をいう。

3．「労働者」とは、職業の種類を問わず、事業又は事務所に使用される者で、賃金を支払われる者をいう。

4．「使用者」とは、事業主又は事業の経営担当者その他その事業の労働者に関する事項について、事業主のために行為をするすべての者をいう。

問19　労働基準法に定める賃金及び休日等についての次の記述のうち、誤っているものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．賃金は、臨時に支払われる賃金、賞与その他これに準ずるもので厚生労働省令で定める賃金を除き、毎月1回以上、一定の期日を定めて支払わなければならない。

2．出来高払制その他の請負制で使用する労働者については、使用者は、労働時間にかかわらず一定額の賃金の保障をしなければならない。

3．使用者は、労働者に対して、毎週少くとも1回の休日を与えなければならない。ただし、この規定は、4週間を通じ4日以上の休日を与える使用者については適用しない。

4．使用者は、当該事業場に、労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定をし、これを行政官庁に届け出た場合においては、法定労働時間又は法定休日に関する規定にかかわらず、その協定で定めるところによって労働時間を延長し、又は休日に労働させることができる。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句としていずれか正しいものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1．この基準は、自動車運転者（労働基準法（以下「法」という。）第9条に規定する労働者であって、［A］の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の［B］を図ることを目的とする。

2．労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の［C］させてはならないことはもとより、その向上に努めなければならない。

3．使用者は、［D］その他の事情により、法第36条第1項の規定に基づき臨時に労働時間を延長し、又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

A　1．二輪以上の自動車　　2．四輪以上の自動車
B　1．労働条件の向上　　2．労働契約の遵守
C　1．生活環境を悪化　　2．労働条件を低下
D　1．季節的繁忙　　2．運転者不足

問21　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）及び厚生労働省労働基準局長の定める「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」（以下「特例基準」という。）に関する次の記述のうち、正しいものを2つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、隔日勤務には就いていない場合とする。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は4週間について3回を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準第4条第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

2．労使当事者は、時間外労働協定においてトラック運転者に係る一定期間についての延長時間について協定するに当たっては、当該一定期間は、2週間及び1ヵ月以上3ヵ月以内の一定の期間とするものとする。

3．トラック運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）については、原則として、休息期間として取り扱うものとし、この休息期間とされた時間を改善基準第4条の規定及び特例基準により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるものとする。ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない。

4．使用者は、業務の必要上、トラック運転者（1人乗務の場合）に勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう。）において1回当たり継続4時間以上、合計8時間以上でなければならないものとする。

問22　下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の運転時間及び休憩時間の例を示したものである。次の1～4の休憩時間の組合せの中で、連続運転の中断方法として「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合し、かつ、当該運行の乗務開始から乗務終了までの拘束時間が最少となるものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、当該運行は1人乗務とし、翌日は休日とする。

乗務開始　　乗務終了

運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転
1時間	15分	1時間	A	2時間	B	2時間	1時間	1時間20分	C	1時間20分	D	1時間30分

1．A：10分　B：10分　C：15分　D：10分
2．A：15分　B：15分　C：20分　D：10分
3．A：15分　B：10分　C：15分　D：15分
4．A：10分　B：15分　C：15分　D：10分

問23　下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1ヵ月の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める拘束時間及び運転時間に照らし、次の1～4の中から違反している事項を1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、1人乗務とし、「1ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があり、下表の1ヵ月は、当該協定により1ヵ月についての拘束時間を延長することができる月に該当するものとする。

		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	週の合計時間
第1週	各日の運転時間	7	8	7	6	9	7	休日	44
	各日の拘束時間	10	13	12	10	13	13		71

		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	週の合計時間
第2週	各日の運転時間	5	6	9	10	9	5	休日	44
	各日の拘束時間	9	10	13	13	14	8		67

		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	週の合計時間
第3週	各日の運転時間	6	8	10	8	7	6	休日	45
	各日の拘束時間	12	11	15	12	10	11		71

		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	週の合計時間
第4週	各日の運転時間	6	7	5	8	9	8	休日	43
	各日の拘束時間	9	10	8	15	16	14		72

		29日	30日	31日	週の合計時間	1ヵ月(第1週～第5週)の合計時間
第5週	各日の運転時間	8	6	7	21	197
	各日の拘束時間	11	13	13	37	318

（注1）　2週間の起算日は1日とする。
（注2）　各労働日の始業時刻は午前8時とする。

1．1日についての拘束時間15時間を超える1週間の回数
2．1ヵ月の拘束時間
3．当該5週間のすべての日を特定日とした2日を平均した1日当たりの運転時間
4．2週間を平均した1週間当たりの運転時間

5. 実務上の知識及び能力

問24　点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものを1つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．A営業所（全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所でない営業所）では運行管理者が、運転者に対する乗務前点呼はアルコール検知器を使用し対面により行っており、帰庫後の運転者への乗務後点呼は、運行管理者が営業所に不在の場合には電話で実施している。

2．事業用自動車の運転者が運行中に道路のガードレールに接触するという物損事故を起こしたため、警察官の事故処理に立ち会った後に所属する営業所に帰庫した。乗務後の点呼において、運転者から当該事故の報告を受けたが、物損事故であることから、点呼記録表に記録しなかった。

3．複数日にわたる事業用トラックの運行で、2日目は乗務前及び乗務後の点呼のいずれも対面で行うことができない乗務のため、携帯電話により中間点呼を実施し、その結果特に問題がなかったので点呼記録表に記録しなかった。しかし、乗務後の点呼についてはその結果を点呼記録表に記録した。

4．A営業所においては、運行管理者は昼間のみの勤務体制となっている。しかし、運行管理者が不在となる時間帯の点呼が当該営業所における点呼の総回数の6割を超えていないことから、その時間帯における点呼については、事業者が選任した複数の運行管理者の補助者に実施させている。

問25　一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導・監督に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．時速36キロメートルで走行中の自動車の運転者が、前車との追突の危険を認知しブレーキ操作を行い、ブレーキが効きはじめるまでに要する空走時間を1秒間とし、ブレーキが効きはじめてから停止するまでに走る制動距離を8メートルとすると、当該自動車の停止距離は13メートルとなることを指導している。

2．危険ドラッグ等の薬物を使用して運転した場合には、重大な事故を引き起こす危険性が高まり、その結果取り返しのつかない被害を生じることもあることから、運行管理者は、常日頃からこれらの薬物を使用しないよう、運転者等に対し強く指導している。

3．大雨、大雪、土砂災害などの異常気象時の措置については、異常気象時等処理要領を作成し運転者全員に周知させておくとともに、運転者とも速やかに連絡がとれるよう緊急時における連絡体制を整えているので、事業用自動車の運行の中断、待避所の確保、徐行運転等の運転に関わることについてはすべて運転者の判断に任せ、中断、待避したときは報告するよう指導している。

4．実際の事故事例やヒヤリハット事例のドライブレコーダー映像を活用して、事故前にどのような危険が潜んでいるか、それを回避するにはどのような運転をすべきかなどを運転者に考えさせる等、実事例に基づいた危険予知訓練を実施している。

問26　運行管理者の日常業務の記録等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．運行管理者は、選任された運転者ごとに採用時に提出させた履歴書が、法令で定める運転者台帳の記載事項の内容を概ね網羅していることから、これを当該台帳として使用し、索引簿なども作成のうえ、営業所に備え管理をしている。

2．運行管理者は、運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運転者の運行の実態や車両の運行の実態を分析し、運転者の日常の乗務を把握し、過労運転の防止及び運行の適正化を図る資料として活用しており、この運行記録計の記録を1年間保存している。

3．運行管理者は、事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた場合には、自動車安全運転センターが交付する運転記録証明書等により、交通事故歴等を確認している。また、乗務前点呼において運転者に運転免許証の提示を求め、確認している。

4．運行管理者は、運転者に法令に基づく運行指示書を携行させ、運行させている途中において、自然災害により運行経路の変更を余儀なくされた。このため、当該運行管理者は、営業所に保管する当該運行指示書の写しにその変更した内容を記載するとともに、当該運転者に対して電話等により変更の指示を行ったが、携行させている運行指示書については帰庫後提出させ、運行管理者自ら当該変更内容を記載のうえ保管し、運行の安全確保を図った。

問27　事業用自動車の運転者の健康管理に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成して5年間保存している。また、運転者が自ら受けた健康診断の結果についても同様に保存している。

2．運転者が運転中に安全運転の継続が困難となるような体調不良や異常を感じた場合、速やかに安全な場所に事業用自動車を停止させ、運行管理者に連絡し、指示を受けるよう指導している。また、その後の運行再開の可否については、体調の状況を運転者が自ら判断し決定するよう指導している。

3．事業者は、深夜（夜11時出庫）を中心とした業務に常時従事する運転者に対し、法令に定める定期健康診断を1年に1回、必ず、定期的に受診させるようにしている。

4．近年、脳卒中や心臓病などに起因した運転中の突然死による事故が増加傾向にあるが、これらの病気の要因が生活習慣に関係していることから生活習慣病と呼ばれている。この病気は、暴飲暴食や運動不足などの習慣が積み重なって発病するので、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るよう運転者に対し呼びかけている。

問28　自動車の運転に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．自動車のハンドルを左に切り旋回した場合、左側の後輪が左側の前輪の軌跡に対し内側を通ることとなり、この前後輪の軌跡の差を内輪差という。ホイールベースの長い大型車ほどこの内輪差が大きくなることから、運転者に対し、交差点での左折時には、内輪差による歩行者や自転車等との接触、巻き込み事故に注意するよう指導する必要がある。

2．前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、それぞれの視界や見え方が異なり、大型車の場合には運転席が高いため、車間距離をつめてもあまり危険を感じない傾向となるので、この点に注意して常に適正な車間距離をとるよう運転者を指導する必要がある。

3．運転中の車外への脇見だけでなく、車内にある画像表示用装置を注視したり、スマートフォン等を使用することによって大幅に追突事故等の危険性が増加することについて、日頃から運転者に対して指導する必要がある。

4．四輪車を運転する場合、二輪車との衝突事故を防止するための注意点として、①二輪車は死角に入りやすいため、その存在に気づきにくく、また、②二輪車は速度が実際より速く感じたり、距離が近くに見えたりする特性がある。したがって、運転者に対してこのような点に注意するよう指導する必要がある。

問29　交通事故防止対策に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．適性診断は、運転者の運転行動、運転態度及び性格等を客観的に把握し、安全運転にとって、好ましい方向へ変化するよう動機づけすることにより、運転者自身の安全意識を向上させるためのものであり、ヒューマンエラーによる交通事故の発生を未然に防止するための有効な手段となっている。

2．平成27年中の事業用貨物自動車が第1当事者となった人身事故の類型別発生状況をみると、「出会い頭衝突」が最も多く、全体の約半分を占めており、続いて「追突」の順となっている。このため、運転者に対し、特に、交差点における一時停止の確実な履行と安全確認の徹底を指導する必要がある。

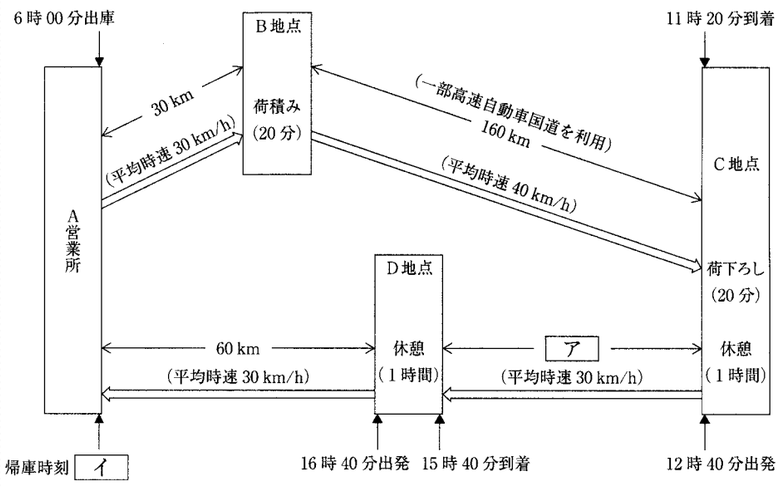
3．平成27年中の交通事故死者数のうち、65歳以上の高齢者の占める割合は、全体の約5割である。このため、運転者に対し、高齢の歩行者などは身体的機能の低下により危険の発見、回避が遅れることなどを考慮して運転するよう指導する必要がある。

4．衝突被害軽減ブレーキは、レーダー等で検知して前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合に運転者にブレーキ操作を行うよう促し、さらに衝突する可能性が高くなると自動的にブレーキが作動し、衝突による被害を軽減させるためのものである。当該ブレーキが備えられている自動車に乗務する運転者に対しては、当該ブレーキの機能等を正しく理解させる必要がある。

問30　荷主から貨物自動車運送事業者に対し、B地点で荷積みをし、C地点に11時半頃を目標に到着させるよう運送の依頼があった。これを受けて、運行管理者として運転者に対し当該運送の指示をするため、次に示す「当日の運行計画を策定するための前提条件」に基づき運行計画を立てた。

この運行に関する次のア～ウについて解答しなさい。なお、解答にあたっては、「当日の運行計画を策定するための前提条件」に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

「当日の運行計画を策定するための前提条件」
○　A営業所を6時に出庫し、30キロメートル離れたB地点まで平均時速30キロメートルで走行する。
○　B地点において20分間の荷積みを行う。
○　B地点から160キロメートル離れたC地点までの間、一部高速自動車国道を利用し、平均時速40キロメートルで走行して、C地点に11時20分に到着する。
○　C地点において20分間の荷下ろし後、1時間の休憩をとる。休憩後、A営業所に帰庫するため、C地点を12時40分に出発し、一般道路を利用して、D地点まで平均時速30キロメートルで走行する。
○　D地点に15時40分に到着し、1時間の休憩をとる。
○　帰庫のためD地点から60キロメートル離れたA営業所まで平均時速30キロメートルで走行する。



ア　C地点とD地点の間の距離について、次の1～3の中から正しいものを1つ選び、解答用紙にマークしなさい。

1．60キロメートル　2．90キロメートル　3．130キロメートル

イ　当該運転者がA営業所に帰庫する時刻について、次の1～3の中から正しいものを1つ選び、解答用紙にマークしなさい。

1．17時40分　2．18時40分　3．20時00分

ウ　当日の全運行において、連続運転時間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に照らし、違反しているか否かについて、次の1～2の中から正しいものを1つ選び、解答用紙にマークしなさい。

1．違反している
2．違反していない

【正答表】

問1	問2	問3	問4	問5	問6	問7	問8	問9	問10
1	3	1, 3	A:2, B:1 C:1, D:1	2, 3	2	3	1, 4	1, 4	3
問11	問12	問13	問14	問15	問16	問17	問18	問19	問20
A:2, B:2 C:1, D:2	3	4	1, 3	A:2, B:1 C:1, D:1	2	1, 3	3, 4	2	A:2, B:1 C:2, D:1
問21	問22	問23	問24	問25	問26	問27	問28	問29	問30
2, 3	3	3	4	適 2,4 不適 1,3	適 2,3 不適 1,4	適 1,4 不適 2,3	適 1,2,3 不適 4	適 1,3,4 不適 2	ア：2 イ：2 ウ：1